



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 74]

नई दिल्ली, बुधवार, अप्रैल 6, 2011/चैत्र 16, 1933

No. 74]

NEW DELHI, WEDNESDAY, APRIL 6, 2011/CHAITRA 16, 1933

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 31 मार्च, 2011

सं. टीएएमपी/8/2009-आईएसएचपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार, इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल) से कोलकाता पत्तन न्यास के बर्थ सं. 4क, हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में उसके दरमान की समीक्षा के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/8/2009-आईएसएचपीएल

इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड

....आवेदक

आदेश

(जनवरी, 2011 के 19वें दिन पारित)

यह मामला इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल) से कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के बर्थ सं. 4क, हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में उसके दरमान की समीक्षा के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. आईएसएचपीएल, केओपीटी में एक बीओटी परिचालक, का प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 25 जनवरी 2007 द्वारा प्रथम बार निर्धारित किया गया था जिसकी वैधता 31 मार्च 2009 थी। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.1.2 यह अपेक्षा करता है कि महापत्तन/निजी टर्मिनल परिचालक अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए संशोधन के लिए देय तारीख से कम से कम 3 महीने पहले अपना प्रस्ताव दाखिल करे। चूंकि आईएसएचपीएल से ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं आ रहा था, इसलिए टर्मिनल से हमारे पत्र सं. टीएमपी/37/2005-आईएसएचपीएल दिनांक 14 जनवरी 2009 द्वारा उसे उसका प्रस्ताव दाखिल करने के लिए स्मरण करवाया गया था।
3. आईएसएचपीएल ने अपने पत्र दिनांक 30 जनवरी 2009 द्वारा अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया था। चूंकि आईएसएचपीएल द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव निर्धारित प्रारूप में नहीं मिला था, इसलिए टर्मिनल परिचालक को सलाह दी गई थी कि वह निर्धारित प्रारूप में अपना प्रस्ताव दाखिल करे। आईएसएचपीएल ने प्रत्युत्तर दिया था और इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप में प्रस्ताव जून 2009 में दाखिल किया था।
4. आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता इस शर्त के साथ आदेश सं. टीएमपी/37/2005-आईएसएचपीएल दिनांक 31 मार्च 2010 द्वारा 30 सितम्बर 2010 तक अद्यतन विस्तार के साथ समय-समय पर विस्तार किया गया था कि यदि कोई 1 अप्रैल 2009 के बाद की अवधि में स्वीकार्य लागत से अधिक अतिरिक्त अधिशेष दर्शाएगा तो इसके निष्पादन की समीक्षा के दौरान, ऐसा अतिरिक्त अधिशेष निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।
5. आईएसएचपीएल प्रस्ताव के प्रमुख बिन्दु नीचे सारबद्ध किए गए हैं—
  - (i). यातायात और राजस्व:
    - (क). वित्तीय अनुमान वर्ष 2009-10 के लिए 21 लाख टन और वर्ष 2010-11 और 2011-12 के प्रत्येक वर्ष के लिए 20 लाख टन के यातायात पर आधारित है।
    - (ख). वर्ष 2008-09 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक मात्रा वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान प्रहस्तित क्रमशः 33.1 लाख टन और 31.7 लाख टन की वास्तविक मात्रा की तुलना में मांग में कमी की वजह से गिरकर 27 लाख टन हो गया है।
    - (ग). आईएसएचपीएल ने अनुमान लगाया है कि आयातित कार्गो पोतों की आकांक्षीय प्रत्यक्ष बर्थिंग डमरा, विजाग और गंगावरम जैसे प्रतिस्पर्धी पत्तनों में की जाएगी। इससे कार्गो, छोटे पार्सलों, हल्दिया के निकट स्थित संयंत्रों के लिए विनिहित, के तटीय संचलन में परिणाम की संभावना है। इस प्रकार, आईएसएचपीएल के अनुसार, कुल कार्गो में तटीय कार्गो का घटक काफी बढ़ेगा। यह बर्थ सं. 4क में प्रहस्तित कार्गो में समग्र कमी के साथ जुड़ा है जिसका राजस्व अर्जन पर प्रभाव पड़ेगा, जैसाकि आईएसएचपीएल द्वारा बताया गया है।
  - (ii). परिचालन व्यय
    - (क). वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए अनुमानित लागत मौजूदा वास्तविक आंकड़ों, मात्रा के लिए समायोजित और पिछले वर्ष की औसत महंगाई दर पर आधारित है।
    - (ख). आईएसएचपीएल को भर्ती में मुश्किल और अनुभवी स्टाफ को बनाए रखने पर विचार करते हुए कर्मचारी लागत का अनुमान लगाने के लिए उच्चतर महंगाई कारक अंगीकृत करने के लिए कहा गया है।
    - (ग). आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित, रॉयल्टी केओपीटी की मौजूदा दरमान के आधार पर सुविचारित की गई है। यदि केओपीटी के दरमान में संशोधन किया जाता है, प्रस्ताव में रॉयल्टी लागतों के अनुमानन में तदनुकूपी संशोधन किए जाने की जरूरत है।
  - (iii). अन्य बिन्दु
    - (क). पिछला प्रशुल्क अनुमोदित करने के समय इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए लगभग ₹0 1044 लाख के कुल अनुमानित अधिशेष के विपरीत, इसी अवधि के लिए वास्तविक जोड़ केवल ₹0 11 लाख है। इसका प्रभाव प्रस्तावित प्रशुल्क गणना में नहीं दिया गया है।

- (ख). आईएसएचपीएल ने अनुगामी तीन वर्षों 2009-10 से 2011-12 में लगभग 61 प्रतिशत के औसत निवल घाटे का अनुमान लगाया है। प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि के साथ, टर्मिनल को उम्मीद है कि आन्तरिक अधिशेष होगा। अतः आईएसएचपीएल ने बताया है कि प्रस्तावित दरें उपयुक्त हैं।
- (ग). वैकल्पिक सेवाओं की अतिरिक्त मदों की संख्या उपयोगिताओं द्वारा दर्शाई गई मॉग/ब्याज के आधार पर प्रस्तावित दरमान में शामिल की गई है। ये सेवाएं कार्गो की सुरक्षा करेंगी।
- (घ). उपस्करों को पुराना बताए जाने के बावजूद भविष्य में 14,000 टन प्रति मौसम कार्य दिवस (डब्ल्यूडब्ल्यूडी) की मौजूदा उतराई दर बनाए रखने का प्रस्ताव किया गया है।
- (ङ). वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान रु 19.50 क्वेड का अतिरिक्त निवेश मशीनों की रिबेयिंग के लिए प्रस्तावित किया गया है।
- (च). आईएसएचपीएल ने तट प्रहस्तन प्रभारों से घाटशुल्क प्रभारों तक टीपी-2 से स्टैक यार्ड तक कार्गो ले जाना से संबंधित गतिविधि के स्थानांतरण द्वारा तट प्रहस्तन प्रभारों से संबंधित मौजूदा प्रशुल्क मद को अलग-अलग किया गया है, क्योंकि तटीय रियायत तट प्रहस्तन प्रभारों के केवल इस भाग पर लागू है।
- (छ). दरमान के खंड 3.1 और 3.2 की टिप्पणी (ii) के अधीन निर्दिष्ट 2.3 मिलियन टन से अधिक कार्गो के प्रहस्तन के लिए मात्रा छूट 20 प्रतिशत के मौजूदा स्तर से 25 प्रतिशत की गई है।

6. आईएसएचपीएल का प्रस्ताव वैकल्पिक सेवाओं की अतिरिक्त मदें प्रस्तावित करने के अलावा मौजूदा प्रभारों में वृद्धि करना है। प्रशुल्क की मुख्य मदों के लिए प्रस्तावित वृद्धि लगभग 15 प्रतिशत से लगभग 119 प्रतिशत तक है। मौजूदा दरें, प्रशुल्क की मुख्य मदों के लिए प्रस्तावित वृद्धि के साथ, नीचे तालिकाबद्ध की गई हैं:

क्र. सं.	मुख्य प्रशुल्क श्रेणी	मौजूदा दरें (रु)	प्रस्तावित दर (रु)	वृद्धि मॉग (पूर्णांकित)
1.	बर्थ किराया (ओडो)	0.0025	0.003	20%
2.	जनशक्ति और मोबाइल उपस्करों की आपूर्ति	9.57	21	119%
3.	घाटशुल्क	78.30	152	94%
4.	तट प्रहस्तन प्रभार	91.35	127	39%
5.	सुपुर्दगी प्रभार	30.45	45	48%
6.	भूमि किराया	43.50	50	15%
7.	लदाई, उतराई और रिस्टेकिंग	20	25	25%

7. आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित समेकित आय एवं लागत विवरणों में यथा निर्दिष्ट प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय/लागत विवीक्षाएं नीचे सारबद्ध की गई हैं:

क्र.सं.	विवरण	प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान (रु लाखों में)		
		2009-10	2010-11	2011-12
1.	यातायात (मोडो)	2.1	2.0	2.0
2.	परिचालन आय	4177	3999	3999
3.	निवल अधिशेष/घाटा प्रतिलाभ के बाद	-2434	-2438	-2515
4.	निवल घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-58.3%	-61%	-62.9%
5.	औसत निवल घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	60.73%		

8.1. आईएसएचपीएल ने पोत संबंधित प्रभारों और कार्गो संबंधित प्रभारों में उनके प्रस्ताव में निम्नलिखित संशोधन शामिल करने का अनुरोध किया था। आईएसएचपीएल ने बताया है कि प्रस्तावित संशोधन दरों में संशोधन नहीं हैं, परन्तु स्पष्टीकरणों की प्रकृति में हैं। मूल प्रस्ताव और प्रस्तावित संशोधनों के प्रासंगिक खंड, आईएसएचपीएल द्वारा इटेलिक रूप में निर्दिष्ट, नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

खंड सं.	आईएसएचपीएल का मूल प्रस्ताव	आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित संशोधन												
	<b>पोत संबंधित प्रभार</b>													
1.2.	<b>सामान्य निबंधन एवं शर्तें</b>	<b>सामान्य निबंधन एवं शर्तें</b>												
(xi).	<p>(क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।</p> <p>(ख). सभी तटीय कार्गो, ताप कोयले से इतर, कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह गुट्टिकाओं सहित पीओएल, के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।</p> <p>(ग). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें घाटशुल्क सहित जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट तक स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभार्य होने चाहिए।</p> <p>(घ). इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पतन से कार्गो जो भारतीय पतन 'ख' के लिए अनुवर्ती पोतांतरण हेतु भारतीय पतन 'क' पहुंचता है, इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक प्रभारों के रूप में पात्र होगा। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन किए जाने के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पतनों से/को कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।</p> <p>(ङ). तटीय कार्गो/तटीय पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपए में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाने चाहिए।</p>	<p>(xi) (क). तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत (अथवा ऐसा कोई प्रतिशत जो समय-समय पर भारत सरकार की अधिसूचनाओं द्वारा संशोधित किया जाए) से अधिक नहीं होना चाहिए।</p> <p>(ख). सभी तटीय कार्गो, ताप कोयले से इतर, कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह गुट्टिकाओं सहित पीओएल के लिए कार्गो संबंधित प्रभार (जैसा केवल खंड 3.1 और 3.2 में दिया गया है) सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत (अथवा ऐसा कोई प्रतिशत जो समय-समय पर भारत सरकार की अधिसूचनाओं द्वारा संशोधित किया जाए) से अधिक नहीं होना चाहिए।</p> <p>[खंड 3.1 जनशक्ति और मोबाइल उपस्कर की आपूर्ति के लिए प्रभारों की वसूली से संबंधित है। खंड 3.2 घाटशुल्क प्रभारों की वसूली से संबंधित है।]</p>												
2.5.	<p>घटक वार प्रति दिन आउटपुट दरें</p> <table border="1"> <tr> <th>क्र. सं.</th><th>नामपद्धति (मी०ट०)</th><th>आउटपुट प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी (मी०ट० में)</th></tr> <tr> <td>(i).</td><td>कोकिंग कोयला (आयातित)</td><td>14000</td></tr> </table>	क्र. सं.	नामपद्धति (मी०ट०)	आउटपुट प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी (मी०ट० में)	(i).	कोकिंग कोयला (आयातित)	14000	<p>निम्नवत् पढ़ें:</p> <table border="1"> <tr> <th>क्र. सं.</th><th>नामपद्धति (मी०ट०)</th><th>आउटपुट प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी (मी०ट० में)</th></tr> <tr> <td>(i).</td><td>कोकिंग कोयला</td><td>14000</td></tr> </table> <p>टिप्पणी:</p> <p>(i). उपर्युक्त आउटपुट दो कार्ययोग्य हैचों अथवा यथामूल्य, यदि कम हो, पर आधारित है।</p>	क्र. सं.	नामपद्धति (मी०ट०)	आउटपुट प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी (मी०ट० में)	(i).	कोकिंग कोयला	14000
क्र. सं.	नामपद्धति (मी०ट०)	आउटपुट प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी (मी०ट० में)												
(i).	कोकिंग कोयला (आयातित)	14000												
क्र. सं.	नामपद्धति (मी०ट०)	आउटपुट प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी (मी०ट० में)												
(i).	कोकिंग कोयला	14000												
	<b>कार्गो संबंधित प्रभार</b>													
3.1.	<p><b>खंड क : जनशक्ति और मोबाइल उपस्कर की आपूर्ति</b></p> <p>ये प्रभार कार्गो के आयातक/निर्यातक द्वारा आईएसएचपीएल को पोत के होल्डस के भीतर जनशक्ति और मोबाइल उपस्कर की आपूर्ति के लिए नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर कार्गो की मसौदा सर्वेक्षण मात्रा पर देय होंगे।</p>	<p>निम्नवत् पढ़ें:</p> <table border="1"> <tr> <th>क्र. सं.</th><th>घटक के विवरण</th><th>दर प्रति मीट्रिक टन (रु०)</th></tr> <tr> <td>(i).</td><td>कोकिंग कोयला</td><td>21</td></tr> </table> <p>टिप्पणी जोड़ें:</p> <p>(iii). तटीय कार्गो के लिए, छूट खंड 1.2 के पैरा (xi) (ख) के अनुसार दी जाएगी।</p>	क्र. सं.	घटक के विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रु०)	(i).	कोकिंग कोयला	21						
क्र. सं.	घटक के विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रु०)												
(i).	कोकिंग कोयला	21												

	<table border="1"> <tr> <th>क्र. सं.</th><th>घटक के विवरण</th><th>दर प्रति मीट्रिक टन (रु०)</th></tr> <tr> <td>(i).</td><td>कोकिंग कोयला (आयातित)</td><td>21</td></tr> </table> <p>टिप्पणियाँ:</p> <p>(i). प्रभारित किया जाने वाला भार पोत के आगमन और कार्गो उतराई/नौभरण के पूरा होने पर मसौदा सर्वेक्षण भार के आधार परिकलित किया जाएगा।</p> <p>(ii). किसी आयातक/निर्यातक द्वारा किसी वित्तीय वर्ष में 2.3 मिलियन टन (कार्गो की किसी एकल मद के आयात और निर्यात) से अधिक ऑफर की गई कार्गो की मात्रा के लिए, आयातों/निर्यातों की संवर्धनात्मक मात्रा, बिना-भेदभाव आधार पर, पर 25 प्रतिशत की छूट स्वीकार्य होगी।</p>	क्र. सं.	घटक के विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रु०)	(i).	कोकिंग कोयला (आयातित)	21							
क्र. सं.	घटक के विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रु०)												
(i).	कोकिंग कोयला (आयातित)	21												
3.2.	<p><b>खंड ख : घाटशुल्क प्रभार</b></p> <p>घाटशुल्क प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर कार्गो की मसौदा सर्वेक्षण मात्रा पर आईएसएचपीएल को आयातक/निर्यातक द्वारा देय होंगे, और दूसरे स्थानांतरण प्वाइंट (टीपी-2) तक कार्गो का स्थानांतरण कवर किया जाएगा, अर्थात्,</p> <p>(i). पोत से बर्थ अथवा विलोमत: कार्गो की उतराई</p> <p>(ii). बर्थ से टीपी-2 अथवा विलोमत: कार्गो का संचलन, और सफाई प्रभार</p> <p>(iii). सफाई प्रभार</p> <p>(iv). धूल निवारण सेवाएं जहां कहीं जरूरी और दिया गया हो।</p> <p>(v). उतराई/स्टेकिंग सहित आईएसएचपीएल परिसर में टीपी-2 से स्टेक यार्ड तक कच्चे करना</p> <table border="1"> <tr> <th>क्र. सं.</th><th>घटक के विवरण</th><th>दर प्रति मीट्रिक टन (रु०)</th></tr> <tr> <td>(i).</td><td>कोकिंग कोयला (आयातित)</td><td>152</td></tr> </table> <p>टिप्पणियाँ:</p> <p>(i). प्रभारित किया जाने वाला भार पोत के आगमन और कार्गो उतराई/नौभरण के पूरा होने पर मसौदा सर्वेक्षण भार के आधार परिकलित किया जाएगा।</p> <p>(ii). किसी आयातक/निर्यातक द्वारा किसी वित्तीय वर्ष में 2.3 मिलियन टन (कार्गो की किसी एकल मद के आयात और निर्यात) से अधिक ऑफर की गई कार्गो की मात्रा के लिए, आयातों/निर्यातों की संवर्धनात्मक मात्रा, बिना-भेदभाव आधार पर, पर 25 प्रतिशत की छूट स्वीकार्य होगी।</p>	क्र. सं.	घटक के विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रु०)	(i).	कोकिंग कोयला (आयातित)	152	<p><b>निम्नवत् पढ़ें</b></p> <table border="1"> <tr> <th>क्र. सं.</th><th>घटक के विवरण</th><th>दर प्रति मीट्रिक टन (रु०)</th></tr> <tr> <td>(i).</td><td>कोकिंग कोयला</td><td>152</td></tr> </table> <p>टिप्पणी जोड़ें</p> <p>(iii). तटीय कार्गो के लिए, छूट खंड 1.2 के पैरा (xi) (ख) के अनुसार दी जाएगी।</p>	क्र. सं.	घटक के विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रु०)	(i).	कोकिंग कोयला	152
क्र. सं.	घटक के विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रु०)												
(i).	कोकिंग कोयला (आयातित)	152												
क्र. सं.	घटक के विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रु०)												
(i).	कोकिंग कोयला	152												

8.2. आईएसएचपीएल ने वित्तीय वर्ष 2008-09 के लेखापरीक्षित लेखें भी भेजे हैं।

9. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, आईएसएचपीएल से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 25 जून 2009 केओपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। कुछ उपयोक्ताओं और केओपीटी से प्राप्त टिप्पणियां आईएसएचपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। आईएसएचपीएल ने केओपीटी की टिप्पणियों का प्रत्युत्तर दिया था और उपयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों पर कोई टिप्पणियां प्रेषित नहीं की थी।

10.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, आईएसएचपीएल से विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। आईएसएचपीएल ने हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों के लिए अपने प्रतिसाद के साथ अगस्त 2010 में संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। आईएसएचपीएल द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में दिए गए मुख्य बिन्दु नीचे सारबद्ध किए गए हैं—

- (i). वित्तीय अनुमान वर्ष 2010-11 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए 2.3 मिलियन टन के यातायात पर आधारित रहे हैं।
- (ii). वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2009-10 के दौरान वास्तविक क्षमता उपयोग मूल्यांकित क्षमता स्तर के नजदीक था। वर्ष 2008-09 के दौरान, वास्तव में प्रहस्तित मात्रा में काफी कमी आई है जो माँग में कमी के रूप में बाजार स्थिति को दर्शाती है।
- (iii). आईएसएचपीएल को बाजार कमजोर रहने की आशंका है। बेहतर सुविधाओं (केप साइज पोत प्रहस्तन) के साथ प्रतिस्पर्धी टर्मिनल जल्द आ रहे हैं और एचडीसी में डुबाव कम हो रहा है, पोत आकारों और पार्सल आकारों में काफी कमी आएगी। आयातित कार्गो पोतों का आकारीय प्रत्यक्ष बर्थिंग प्रतिस्पर्धी पत्तनों जैसे घर्मा, विजाग और गंगावरम में होगी। इससे हल्दिया के नजदीक स्थित संयंत्रों के लिए विनिहित कार्गो, छोटे पार्सलों के साथ, का तटीय संचलन होगा। इससे आईएसएचपीएल में प्रहस्तित कार्गो में समग्र गिरावट आएगी और कुल प्रहस्तित कार्गो में तटीय कार्गो के घटक में काफी वृद्धि होगी। इसका प्रभाव राजस्व अर्जन पर पड़ेगा।
- (iv). वित्तीय वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित लागतें मौजूदा वास्तविक आंकड़ों, मात्रा के लिए समायोजित और पिछले वर्ष की औसत मुद्रास्फीति दर पर आधारित हैं। भर्ती और अनुभवी स्टाफ को बनाए रखने में मुश्किल पर विचार करते हुए कर्मचारी लागत का अनुमान लगाने के लिए उच्चतर मुद्रास्फीति कारक अंगीकृत किया गया है।
- (v). रॉयल्टी केपीओटी के मौजूदा दरमान के आधार पर, एलए के अनुसार, सुविचारित की गई है। यदि, केओपीटी के दरमान में संशोधन किया जाता है, तो आईएसएचपीएल प्रस्ताव में रॉयल्टी लागत के अनुमान में तदनुसारी संशोधन किए जाने की आवश्यकता होगी।
- (vi). पिछला प्रशुल्क अनुमोदित करते समय टीएमपी द्वारा सुविचारित वर्ष 2006-07 से 2008-09 के तीन वर्षों के लिए अनुमानित लगभग ₹ 10.43 करोड़ के कुल अधिशेष के विपरीत, इसी अवधि के लिए वास्तविक कुल अधिशेष लगभग ₹ 3.91 करोड़ है। इस अधिशेष का प्रभाव प्रस्तावित प्रशुल्क गणनाओं में नहीं दिखाया गया है।
- (vii). मौजूदा प्रशुल्क के आधार पर, टर्मिनल को अनुगामी तीन वर्षों 2010-11, 2011-12 और 2012-13 में लगभग 47 प्रतिशत का निवल घाटा होगा। प्रस्तावित परिवर्धित प्रशुल्क से, टर्मिनल 16 प्रतिशत आरओसीई की सीमा के भीतर रहेगा। यह स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि प्रस्तावित दरें उपयुक्त हैं।
- (viii). ये सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए उपयोक्ताओं द्वारा दर्शाई गई माँग/इच्छा के आधार पर प्रस्तावित दरमान में वैकल्पिक सेवाओं की कई अतिरिक्त मदों को शामिल किया गया है। ये सेवाएं कार्गो की सुरक्षा करेंगी। अतः आईएसएचपीएल ने उपयोक्ताओं को ये मूल्य वर्धित सेवाएं उपलब्ध करवाने का प्रस्ताव किया है।
- (ix). सम्पूर्ण वित्तीय विवरण और लगाए गए अनुमानों को हमारी रणनीति पर प्रतिस्पर्धियों को पूर्ण सूचना नहीं दिए जाने की वजह से परिचालित नहीं किया जा सकता। यह अन्य बीओटी परियोजनाओं के लिए भावी प्रतिस्पर्धी बोलियों में हमारे हित के विरुद्ध जाएगा।
- (x). आईएसएचपीएल ने अपने मूल प्रस्ताव दिनांक 25 जून 2009 में प्रस्तावित दरें संशोधित भी की हैं। प्रमुख प्रशुल्क श्रेणियों के अधीन मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित दरें और संशोधित प्रस्ताव नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	मुख्य प्रशुल्क श्रेणी	मौजूदा दरें (₹)	प्रस्तावित दरें 25.6.2009 (₹)	संशोधित प्रस्तावित दरें 12.8.2010 (₹)	प्रस्तावित संशोधित वृद्धि मौजूदा दरों से-
1.	बर्थ किराया (ओडीओ) @	0.0025	0.003	0.003	20% (20%)
2.	जनशक्ति और मोबाइल उपकरणों की आपूर्ति	9.57	21	15	57% (119%)
3.	घाटशुल्क	78.30	152	120	53% (94%)
4.	तट प्रहस्तन प्रभार	91.35	127	130	42% (39%)
5.	सुपुर्दगी प्रभार	30.45	45	45	48% (48%)
6.	भूमि किराया	45.30	50	50	15% (15%)
7.	लदाई, उतराई और रिस्टेकिंग	20	25	25	25% (25%)

\* मूल प्रस्ताव दिनांक 25-6-2009 में प्रस्तावित प्रतिशत वृद्धि कोष्ठकों में दी गई है।

@ आईएसएचपीएल ने बताया है कि बर्थ किराया प्रभारों में वृद्धि केवल विदेशगामी पोतों के लिए प्रस्तावित की गई है।

10.2. हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र. सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	आईएसएचपीएल का जवाब																																																																																
I. क.	<b>वित्तीय और लागत विवरण सामान्य:</b>																																																																																	
1.	वर्ष 2009-10 के लागत विवरण वास्तविकताओं से अद्यतन किए जाएं और वर्ष 2010-11 और 2011-12 के अनुमानों की समीक्षा की जाए, यदि अपेक्षित हो। वर्ष 2012-13 के अनुमान भी भेजे जाएं।	निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुए संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है: (i). वित्तीय वर्ष 2009-10 के लागत विवरण वास्तविकता पर अद्यतन किए गए हैं। (ii). वित्तीय वर्ष 2010-11 और 2010-11 के अनुमानों की समीक्षा की गई है और प्रेषित किया गया है। (iii). वित्तीय वर्ष 2012-13 के अनुमान भेजे गए हैं।																																																																																
2.	दरमान में अनुमोदित दरें लागू करते हुए वास्तव में प्रहस्तित यातायात के लिए वर्ष 2006-07 से 2009-10 और अनुमानित यातायात के लिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए विस्तृत आय गणना प्रेषित करें।	आईएसएचपीएल ने सितम्बर, 2010 और अनुवर्ती पत्र दिनांक 18 सितम्बर 2010 के अपने संशोधित प्रस्ताव में ब्योरे भेजे हैं जोकि निम्नवत् हैं: (रु० लाखों में) <table><tr><th>विवरण</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>बर्थ किराया</td><td>232.30</td><td>286.00</td><td>297.00</td><td>404.70</td><td>213.10</td><td>168.80</td><td>143.90</td></tr><tr><td>जनशक्ति और उपस्कर की आपूर्ति</td><td>316.40</td><td>299.30</td><td>255.50</td><td>295.70</td><td>223.90</td><td>192.90</td><td>176.10</td></tr><tr><td>घाटशुल्क</td><td>2588.40</td><td>2448.30</td><td>2090.80</td><td>2419.10</td><td>1832.30</td><td>1578.50</td><td>1440.80</td></tr><tr><td>तट प्रहस्तन</td><td>3019.80</td><td>2868.20</td><td>2450.10</td><td>2949.40</td><td>2375.10</td><td>2192.40</td><td>2101.10</td></tr><tr><td>सुपुर्दगी</td><td>1006.60</td><td>955.40</td><td>818.70</td><td>983.10</td><td>791.70</td><td>730.80</td><td>700.40</td></tr><tr><td>दरमान के अनुसार प्रोत्साहन</td><td>(176.80)</td><td>(142.50)</td><td>(61.80)</td><td>(102.10)</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td></tr><tr><td>टतिस्वित प्रोत्साहन</td><td>(325.60)</td><td>(293.00)</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td></tr><tr><td>विविध आय</td><td>-</td><td>-</td><td>474.30</td><td>415.40</td><td>301.90</td><td>278.70</td><td>267.10</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>6661.10</td><td>6419.70</td><td>6322.40</td><td>7365.30</td><td>5738.00</td><td>5142.10</td><td>4829.40</td></tr></table> <p>(आईएसएचपीएल ने वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान सेल को दिए गए अतिरिक्त प्रोत्साहन की गणनाएं नहीं भेजी हैं। तटीय रियायत तटीय मात्रा के लिए तट प्रहस्तन प्रभारों पर लागू नहीं होती है। दरमान के अनुसार मात्रा छूट तटीय कार्गो पर स्वीकृत नहीं की गई है)।</p>	विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	बर्थ किराया	232.30	286.00	297.00	404.70	213.10	168.80	143.90	जनशक्ति और उपस्कर की आपूर्ति	316.40	299.30	255.50	295.70	223.90	192.90	176.10	घाटशुल्क	2588.40	2448.30	2090.80	2419.10	1832.30	1578.50	1440.80	तट प्रहस्तन	3019.80	2868.20	2450.10	2949.40	2375.10	2192.40	2101.10	सुपुर्दगी	1006.60	955.40	818.70	983.10	791.70	730.80	700.40	दरमान के अनुसार प्रोत्साहन	(176.80)	(142.50)	(61.80)	(102.10)	0.00	0.00	0.00	टतिस्वित प्रोत्साहन	(325.60)	(293.00)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	विविध आय	-	-	474.30	415.40	301.90	278.70	267.10	जोड़	6661.10	6419.70	6322.40	7365.30	5738.00	5142.10	4829.40
विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13																																																																											
बर्थ किराया	232.30	286.00	297.00	404.70	213.10	168.80	143.90																																																																											
जनशक्ति और उपस्कर की आपूर्ति	316.40	299.30	255.50	295.70	223.90	192.90	176.10																																																																											
घाटशुल्क	2588.40	2448.30	2090.80	2419.10	1832.30	1578.50	1440.80																																																																											
तट प्रहस्तन	3019.80	2868.20	2450.10	2949.40	2375.10	2192.40	2101.10																																																																											
सुपुर्दगी	1006.60	955.40	818.70	983.10	791.70	730.80	700.40																																																																											
दरमान के अनुसार प्रोत्साहन	(176.80)	(142.50)	(61.80)	(102.10)	0.00	0.00	0.00																																																																											
टतिस्वित प्रोत्साहन	(325.60)	(293.00)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00																																																																											
विविध आय	-	-	474.30	415.40	301.90	278.70	267.10																																																																											
जोड़	6661.10	6419.70	6322.40	7365.30	5738.00	5142.10	4829.40																																																																											
3.	आईएसएचपीएल पोतों के विभिन्न आकारों की प्रतिशत हिस्सेदारी और ऐसे पोतों के जलयान दिवस आउटपुट को ध्यान में रखते हुए 70 प्रतिशत उपयोग पर अपनी घाट साइड क्षमता निर्धारित करें और गणनाएं भेजे। इसी प्रकार, यार्ड के क्षेत्र को ध्यान में रखते हुए 70 प्रतिशत भंडारण क्षमता पर यार्ड क्षमता, कुल क्षेत्र का प्रतिशत जो स्टेकिंग के लिए उपयोग किया जा सके, मात्रा जो प्रति वर्ग मी० क्षेत्र स्टेक की जा सके और वर्ष में भंडारण प्लॉट का टर्नओवर अनुपात निर्धारित करें और भेजें।	बर्थ सं. 4क, हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स की क्षमता 3 मिलियन टन प्रतिवर्ष रूप में प्रमाणित की गई है और इसे टीएमपी के आदेश दिनांक 25-01-2007 में शामिल किया गया है। इसलिए, 70 प्रतिशत क्षमता उपयोग 2.1 मिलियन टन प्रतिवर्ष परिगणित होता है।																																																																																
4.	आईएसएचपीएल वर्ष 2009-10 के मसौदा लेखों की प्रति भेजें, यदि लेखापरीक्षित लेख उपलब्ध नहीं हों।	आईएसएचपीएल ने वर्ष 2009-10 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की प्रति भेजी है।																																																																																

5.	आईएसएचपीएल ने वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की प्रति के साथ निदेशकों की रिपोर्ट भेजी है। तथापि, वर्ष 2008-09 के लिए प्रेषित वार्षिक लेखों की प्रति में निदेशकों की रिपोर्ट शामिल नहीं थी।	आईएसएचपीएल ने वर्ष 2008-09 के लिए निदेशकों की रिपोर्ट की प्रति भेजी है।
6.	इस प्राधिकरण ने अपने पत्र दिनांक 3 मार्च 2009 और अनुस्मारकों दिनांक 8 अप्रैल 2009 और 14 मई 2009 द्वारा आईएसएचपीएल से अनुरोध किया था कि वह बर्थ 4क पर प्रदत्त सेवाओं के लिए आईएसएचपीएल द्वारा समेकित दर वसूल करने पर केओपीटी द्वारा दिए गए संदर्भ पर टिप्पणियां भेजे। आईएसएचपीएल ने इस मुद्दे पर अभी तक अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी हैं।	<p>टीएमपी के जनवरी 2007 के आदेश के जारी होने से पहले पत्राचार के विनिमय के दौरान, हमें बताया गया था कि "समेकित बिल तैयार करना प्रचलित अच्छी उद्योग पद्धति के अनुसार है। वर्तमान में, सेल इकलौता ग्राहक है जिसे आईएसएचपीएल बर्थ सं. 4क में सेवाएं प्रदान करता है। सेल के साथ हुए करार, जो बीओटी अवधि की समाप्ति तक वैध है, के अनुसार आईएसएचपीएल बर्थ सं. 4क में सेल को प्रदत्त सभी सेवाओं के लिए उसे समेकित बिल (टीटीसी) देगा। सेल के साथ हुए करार में किसी अन्य तरीके से बिलिंग की अनुमति नहीं दी गई है"। यह क्रम सं. 5 पर केओपीटी, एचडीसी के उनके पत्र दिनांक 15 जून 2006 और इसपर आईएसएचपीएल की उसके पत्र दिनांक 23 अगस्त 2006 की तालिकाबद्ध टिप्पणी का अभिन्न भाग भी है। सेल के करार की प्रति टीएमपी के पास उपलब्ध है।</p> <p>कृपया सूचित करें कि हम यह सुनिश्चित करते हुए अनुबंध/करार के अनुसार सेल से प्रभार वसूल कर रहे हैं कि टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरमान अधिकतम दर रूप में सुविचारित किया गया है।</p> <p>(आईएसएचपीएल ने सेल को प्रदत्त सभी सेवाओं के ब्योरे नहीं भेजे हैं और उसके द्वारा प्रभारित वास्तविक समेकित दर सत्यापित की जानी है कि क्या यह दरमान में अनुमोदित अधिकतम दरों से कमतर है।)</p> <p>जहां तक केओपीटी, एचडीसी को देय रॉयल्टी की राशि का संबंध है, यह पहले से ही टीएमपी की जनवरी 2007 की घोषणा का अभिन्न भाग है और, इसलिए, केओपीटी और एचडीसी को आईएसएचपीएल द्वारा देय रॉयल्टी निर्धारित करने में कोई कठिनाई नहीं होनी चाहिए जोकि टीएमपी के जनवरी 2007 के आदेश के अनुसार है। किसी मामले में, समेकित बिलों का मुद्दा रॉयल्टी के परिकलन के रास्ते में नहीं आएगा क्योंकि यह लाइसेंस करार में यथा निर्धारित स्वतंत्र लेखापरीक्षिक द्वारा प्रासंगिक प्रमाण के साथ लाइसेंसदाता के दरमान के लागू कार्यों प्रहस्तन प्रभारों पर परिकलित किया जाना है।</p>
7.	फार्म 5ख की टिप्पणी के अनुसार, लागत विवरण और नियोजित पूंजी विवरण प्रत्येक गतिविधि के अधीन प्रत्येक गतिविधि और उप-गतिविधियों के लिए अलग-अलग भेजी जानी चाहिए। तथापि, उप-गतिविधियों, अर्थात् कार्यों प्रहस्तन, घाटशुल्क और परिवहन एवं सुपुर्दगी के लिए ऐसे विवरण नहीं भेजे गए हैं। यह लागत/परिसंपत्तियों को विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों में आबंटित करने के आधार के साथ भेजे।	आईएसएचपीएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव में प्रत्येक गतिविधि/उप-गतिविधि के लिए अलग-से लागत विवरण भेजे हैं।
8.	लागत विवरण के फार्म 7 में, अनुमानों से वास्तविकताओं में प्रतिशत भिन्नता वास्तविकताओं के संदर्भ में परिकलित की गई हैं। प्रतिशत भिन्नता अनुमानों के संदर्भ में परिगणित करें और जहां कहीं भिन्नता 20 प्रतिशत से अधिक हो, भिन्नता के	कुल परिचालन आय में 20 प्रतिशत से अधिक भिन्नता यातायात में वृद्धि के लिए देय रही है और दोगुनी/तिगुनी बैंकिंग की बड़ी घटनाओं की वजह से भी जिसके लिए केओपीटी, एचडीसी से भुगतान अभी वसूल किया जाना है। परिचालन लागत में 20 प्रतिशत से अधिक भिन्ना (मूल्यहास अतिरिक्त): क. 2006-07 और 2007-08 में सर्वेक्षण/टेस्टिंग व्यय जो यातायात में वृद्धि के लिए देय है।



	कारण विस्तार से स्पष्ट करें।	<p>ख. 2007-08 में लेबर और उपस्कर किराया प्रभार जो यातायात में वृद्धि की वजह से है।</p> <p>ग. 2007-08 और 2008-09 में टर्मिनल अनुरक्षण व्यय जो अनुरक्षण करार में संशोधन की वजह से और पैरा घ 4 (क) में स्पष्ट किए गए कारणों से है।</p> <p>घ. 2007-08 में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी, जो यातायात में वृद्धि की वजह से है।</p> <p>ङ. 2006-07, 2007-08 और 2008-09 में अनुरक्षण एवं प्रशासन उपरिव्यय, जो पैरा च.2 में यथा स्पष्ट वृद्धियों की वजह से है।</p> <p>(आईएसएचपीएल ने अनुमानों के संदर्भ में प्रतिशत भिन्नता परिकलन संशोधित नहीं किया है, जैसाकि हमने कहा था)।</p>																								
9.	<p>यह देखा गया है कि आईएसएचपीएल ने 2009-10 से 2011-12 के दौरान ₹ 19.50 करोड़ की कुल लागत पर मशीनरियों की रिवेम्पिंग का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, रिवेम्पिंग/संशोधन की प्रकृति के साथ रिवेम्प अथवा संशोधित किए जाने के लिए प्रस्तावित मशीनरियों के ब्योरे भेजें। यह स्पष्ट करें कि प्रस्तावित रिवेम्पिंग क्षमता में कैसे सुधार करेगा और/अथवा इकाई परिचालन लागत को कम करेगा। इस संबंध में, आईएसएचपीएल यह भी स्पष्ट करे कि उत्पादकता को मशीनरियों की प्रस्तावित रिवेम्पिंग के बावजूद 14,000 टन प्रतिदिन के मौजूदा स्तर पर बनाए रखने का प्रस्ताव किया गया है।</p>	<p>परिकल्पित प्रमुख कार्य हैं:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>ब्योरे</th><th>राशि (₹ करोड़ों में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>जलयान अन-लोडर 2 की अभियांत्रिक ढांचागत मरम्मत</td><td>5.00</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>दोनों अन-लोडरों में मौजूदा पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइवों का पुनर्स्थापन</td><td>5.00</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>डी.जी. सैट की प्राप्ति (केपेक्स)</td><td>3.00</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>रेलवे साइडिंग और इन-मोशन धर्म कांटे को बदलना</td><td>1.00</td></tr> <tr> <td>5.</td><td>कन्वेयरिंग प्रणालियों की रिवेम्पिंग</td><td>2.00</td></tr> <tr> <td>6.</td><td>स्टेकयार्ड क्षमता को बढ़ाना</td><td>3.50</td></tr> <tr> <td></td><td><b>जोड़</b></td><td><b>19.50</b></td></tr> </tbody> </table> <p>सभी परिकल्पित मरम्मत/बदलाव कार्य मौजूदा सुविधाओं को प्रौद्योगिकी से बनाए रखने के लिए हैं और क्षमता बढ़ाने से नहीं जुड़ी हैं। यदि इन्हें नहीं किया जाता है तो परिचालन कुशलता का नुकसान होगा। 'मरम्मत और अनुरक्षण' शीर्षक के अधीन मद वार ब्योरे पैरा 4 में दिए गए हैं।</p> <p>डी.जी. सैट पश्चिम बंगाल में बिजली की कमी को ध्यान में रखते हुए जरूरत बन गई है।</p> <p>(अपने सितम्बर 2010 के संशोधित प्रस्ताव में, आईएसएचपीएल ने एक और मद शामिल की है, अर्थात् ₹ 80 लाख की लागत से उच्च मस्त टावरों का निर्माण जिससे मरम्मतों/बदलाव कार्यों का कुल मूल्य ₹ 19.50 करोड़ से बढ़कर ₹ 20.30 करोड़ हो जाएगा।)</p>		ब्योरे	राशि (₹ करोड़ों में)	1.	जलयान अन-लोडर 2 की अभियांत्रिक ढांचागत मरम्मत	5.00	2.	दोनों अन-लोडरों में मौजूदा पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइवों का पुनर्स्थापन	5.00	3.	डी.जी. सैट की प्राप्ति (केपेक्स)	3.00	4.	रेलवे साइडिंग और इन-मोशन धर्म कांटे को बदलना	1.00	5.	कन्वेयरिंग प्रणालियों की रिवेम्पिंग	2.00	6.	स्टेकयार्ड क्षमता को बढ़ाना	3.50		<b>जोड़</b>	<b>19.50</b>
	ब्योरे	राशि (₹ करोड़ों में)																								
1.	जलयान अन-लोडर 2 की अभियांत्रिक ढांचागत मरम्मत	5.00																								
2.	दोनों अन-लोडरों में मौजूदा पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइवों का पुनर्स्थापन	5.00																								
3.	डी.जी. सैट की प्राप्ति (केपेक्स)	3.00																								
4.	रेलवे साइडिंग और इन-मोशन धर्म कांटे को बदलना	1.00																								
5.	कन्वेयरिंग प्रणालियों की रिवेम्पिंग	2.00																								
6.	स्टेकयार्ड क्षमता को बढ़ाना	3.50																								
	<b>जोड़</b>	<b>19.50</b>																								
ख.	यातायात पूर्वानुमान:																									
1.	वर्ष 2007-08 के लिए प्रहस्तित वास्तविक यातायात फार्म 2क में 31.7 लाख मी0ट0 उल्लिखित किया गया है और इसे ही फार्म-7 में 31.4 लाख मी0ट0 उल्लिखित किया गया है। इस स्थिति का सत्यापन करें और ठीक करें।	आईएसएचपीएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव में इस स्थिति को सही किया है।																								
2.	वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानित यातायात आंकड़े वास्तविकताओं से अद्यतन करें और वर्ष 2010-11 और 2011-12 के अनुमानों की समीक्षा करें, यदि अपेक्षित हो। वर्ष 2012-13 के लिए अनुमान भी भेजें।	समीक्षा की गई है और संशोधित प्रस्ताव में दिया गया है।																								
3.	वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए	आईएसएचपीएल ने वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक यातायात भेजा है; वर्ष																								

<p>आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित अनुमानित यातायात वर्ष 2008-09 के वास्तविक यातायात की अपेक्षा लगभग 22 प्रतिशत कम है। इसके अलावा, वर्ष 2008-09 के लिए कुल यातायात में तटीय यातायात का अनुपात लगभग 1 प्रतिशत है। इस स्थिति की तुलना में, यह देखा गया है कि वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए अनुमानित तटीय यातायात प्रत्येक वर्ष के कुल यातायात का लगभग 50 प्रतिशत है। इस संदर्भ में, आईएसएचपीएल विदेशी और तटीय रूप में वर्ष 2009-10 के लिए प्रहस्तित वास्तविक यातायात भेजे। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए तटीय मात्रा के मूल्यांकन के लिए तटीय कार्गो का रुझान और विश्लेषण भी भेजे।</p>	<p>2010-11 और 2011-12 के अनुमानों की समीक्षा की है और वर्ष 2012-13 के अनुमानों को शामिल किया है।</p> <p>2009-10 के लिए वास्तविक आंकड़े निम्नवत् हैं:  आयातित: 28.8 लाख टन लगभग  तटीय: 3.5 लाख टन लगभग  कुल: 32.3 लाख टन लगभग</p> <p>➤ लगाए गए अनुमान बाजार से एकत्र की गई सूचना और कार्गो मिश्रण के वर्तमान रुझान पर आधारित हैं। हमारे नजरिये के अलावा, भारतीय पत्तन क्षेत्र विशेषतः प्रतिस्पर्धी सुविधाओं के विकास के साथ भारत के पूर्वी तट में क्षमता द्वारा बढ़ोतरी का प्रस्ताव किया है और एचडीसी से संबंधित कई तकनीकी कारण भी आने वाले वर्षों में बर्थ 4क में कार्गो उपलब्धता को कम करेंगे। हमने आपके संदर्भ के लिए मात्रा अनुमान में कमी के कारणों को सारबद्ध किया है।</p> <p>➤ डुबाव कम करना - हल्दिया पत्तन चैनल में डुबाव पिछले कुछ वर्षों में कम किया गया है और पहले के 9.5 मी० के विपरीत अब 6/6.5 मीटर है। हमें स्पष्ट संकेत नहीं है कि कब और कैसे गहरा करने का कार्य किया जा रहा है। इसके फलस्वरूप एचडीसी में पोत संचलन कम होगा।</p> <p>➤ इसके निकट आ रहे नए तरीके के पत्तन और आयातित कार्गो का तटीय संचलन:  धर्मा में गहरा डुबाव मौजूदा वर्ष के दौरान परिचालन में आने की संभावना है। पारादीप पत्तन समर्पित गहरा डुबाव कोयला बर्थ विकसित करने के लिए टेंडर पहले ही दे चुका है जो 2 वर्ष के समय में परिचालन में आएगा। विशाखापत्तनम पत्तन में सामान्य कार्गो बर्थ में अभियांत्रिक तट प्रहस्तन सुविधाएं विकसित करने के लिए टेंडर दे चुका है। ये सभी सुविधाएं केप साइज पोतों का प्रहस्तन करेंगी। अधिकांश कोयले के बल्क आयातक इन पत्तनों से दीर्घकालिक करार करने की प्रक्रिया में हैं। मंत्रालय/केओपीटी की घोषणा के अनुसार, सैण्ड हैडों और कनिका सैण्डों में भी अंतरलदाई सुविधाएं स्थापित करने के लिए रुचि की अभिव्यक्ति पहले ही जारी किया जा चुका है।</p> <p>उपर्युक्त विकास कार्यों से छोटे पार्सलों में तटीय संचलन द्वारा एचडीसी के लिए कार्गो ले जाया जा सकेगा। धर्मा और नए पारादीप में समर्पित रेल लाइन विकास के अलावा बहु प्रहस्तन से बचने के लिए रेल द्वारा गंतव्यों तक आयातित कार्गो सीधे ले जाया जा सकेगा। इन विकास कार्यों का बर्थ सं. 4क के लिए उपलब्ध कार्गो पर प्रभाव पड़ेगा।</p> <p>➤ विभिन्न मूल स्थानों से आयात किए जा रहे कोकिंग कोयले के कई ग्रेड - इसका अर्थ कार्गो के छोटे पार्सल और उतराई के लिए उच्चतर समय होगा। इसके लिए वर्तमान उपलब्धता के विपरीत ज्यादा स्टेकिंग क्षेत्र की आवश्यकता पड़ेगी।</p> <p>➤ धर्मा का विकास 2005 से ड्राइंग बोर्ड में था। इसके मददेनजर, हमने पूर्ववर्ती वर्षों के दौरान कम कार्गो मात्रा का अनुमान लगाया था। धर्मा का विकास लंबित हो गया था और इस विलंब से बर्थ सं. 4क को नुकसान हुआ था। हम क्षमता के अनुसार कोकिंग कोयले का प्रहस्तन करते रहे हैं। बर्थ सं. 4क में किए जाने के लिए निर्धारित प्रमुख मरम्मत कार्यों के अलावा पूर्वकाल में नहीं किया जा सका था और इसे अनुगामी वर्षों के लिए स्थगित किया गया है। इसने भी पूर्ववर्ती वर्षों में अनुमानों की अपेक्षा उच्चतर मात्राओं का योगदान किया है और इसे बन्द करने की वजह से टर्मिनल में उपलब्ध क्षमता कम होगी। यह अनुमानित मरम्मतों के बजट से भी</p>
--	---

		<p>प्रत्यक्ष है।</p> <p>&gt; 2009-10 में प्रहस्तित तटीय कार्गो 2008-09 में प्रहस्तित कार्गो के 10 गुना से ज्यादा रहा है (2009-10 में 3.5 लाख टन और 2008-09 में 0.3 लाख टन) और यह रुझान सूखे की वजह से जारी रहेगा जिससे बड़े पोतों में पार्सल आकार कम होगा और तटीय संचलन में बढ़ोतरी होगी। तटीय संचलन के लिए अनुमान 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः 1.0 मिलियन, 1.25 मिलियन और 1.5 मिलियन टन रखा गया है।</p>																																																												
ग.	आय अनुमान:																																																													
1.	वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानित आय वास्तविकताओं से अद्यतन की जाए और वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए अनुमानित आय की समीक्षा की जाए, यदि अपेक्षित हो। वर्ष 2012-13 के अनुमान भी भेजे जाएं। जैसाकि पहले बताया गया है, आय दरमान में अनुमोदित दरों पर यथा वसूली-योग्य प्रतिवेदित की जाए।	अद्यतन किया गया है और आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव में समीक्षा की गई है।																																																												
2.	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए बर्थ किराया प्रभारों से आय के अनुमानों के लिए विस्तृत परिकलन अंगीकृत विनियम दर दर्शाते हुए विदेशगामी पत्तनों और तटीय पत्तनों के लिए अलग-अलग भेजी जाए।	<table><tr><td></td><td>2010-11</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td></tr><tr><td>यातायात</td><td>23 लाख</td><td>23 लाख</td><td>23 लाख</td></tr><tr><td>तटीय</td><td>10</td><td>12.5</td><td>15</td></tr><tr><td>विदेशी</td><td>13</td><td>10.5</td><td>8</td></tr><tr><td>दर</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>तटीय</td><td>0.07</td><td>0.07</td><td>0.07</td></tr><tr><td>विदेशी</td><td>0.003</td><td>0.003</td><td>0.003</td></tr><tr><td>पोतों की सं.</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>तटीय</td><td>67</td><td>83</td><td>100</td></tr><tr><td>विदेशी</td><td>54</td><td>44</td><td>33</td></tr><tr><td>विदेशी विनियम दर</td><td>47</td><td>47</td><td>47</td></tr><tr><td>टीसत जीआरटी</td><td>औसत पार्सल</td><td colspan="2">औसत समय (घंटे)</td></tr><tr><td>16926</td><td>15000</td><td></td><td>30</td></tr><tr><td>40118</td><td>24000</td><td></td><td>52</td></tr><tr><td>बर्थ किराया प्रभार</td><td colspan="3">(जीआरटी x दर x लिया गया समय) x पोतों की सं. x विनियम दर</td></tr></table>		2010-11	2011-12	2012-13	यातायात	23 लाख	23 लाख	23 लाख	तटीय	10	12.5	15	विदेशी	13	10.5	8	दर				तटीय	0.07	0.07	0.07	विदेशी	0.003	0.003	0.003	पोतों की सं.				तटीय	67	83	100	विदेशी	54	44	33	विदेशी विनियम दर	47	47	47	टीसत जीआरटी	औसत पार्सल	औसत समय (घंटे)		16926	15000		30	40118	24000		52	बर्थ किराया प्रभार	(जीआरटी x दर x लिया गया समय) x पोतों की सं. x विनियम दर		
	2010-11	2011-12	2012-13																																																											
यातायात	23 लाख	23 लाख	23 लाख																																																											
तटीय	10	12.5	15																																																											
विदेशी	13	10.5	8																																																											
दर																																																														
तटीय	0.07	0.07	0.07																																																											
विदेशी	0.003	0.003	0.003																																																											
पोतों की सं.																																																														
तटीय	67	83	100																																																											
विदेशी	54	44	33																																																											
विदेशी विनियम दर	47	47	47																																																											
टीसत जीआरटी	औसत पार्सल	औसत समय (घंटे)																																																												
16926	15000		30																																																											
40118	24000		52																																																											
बर्थ किराया प्रभार	(जीआरटी x दर x लिया गया समय) x पोतों की सं. x विनियम दर																																																													
3.	आईएसएचपीएल फार्म-2ख में वर्ष 2007-08 और 2008-09 के दौरान तटीय पोतों से अर्जित वास्तविक बर्थ किराया प्रभार भेजे, क्योंकि आईएसएचपीएल ने इन दो वर्षों के प्रत्येक वर्ष में 5 तटीय पोतों का प्रहस्तन किया है।	आईएसएचपीएल ने संशोधित प्रस्ताव में ब्योरे प्रेषित किए हैं।																																																												
4.	वर्तमान प्रशुल्क और प्रस्तावित प्रशुल्क के संदर्भ में तटीय पोतों से बर्थ किराया प्रभारों से अनुमानित आय बर्थ किराया प्रभारों के प्रशुल्क में प्रस्तावित 20 प्रतिशत वृद्धि के बावजूद वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए एकसमान हैं।	तटीय पोतों के बर्थ किराया प्रभारों की दरों में आन्तरिक वृद्धि है। बर्थ किराया प्रभारों में 20 प्रतिशत वृद्धि केवल विदेशगामी पोतों के लिए प्रस्तावित की गई है।																																																												
5.	आईएसएचपीएल वर्ष 2006-07 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट रु० 3.01 लाख की अन्य आय के ब्योरे भेजे। लागत विवरण में इस अन्य आय पर विचार नहीं करने के कारण स्पष्ट करें।	संशोधित प्रस्ताव में रु० 3.01 लाख पर विचार किया गया है। यह आयकर विभाग से प्राप्ति-योग्य टीडीएस पर ब्याज आय है। इसने "अन्य आय" शीर्ष के अधीन फार्म-3क में दर्शाया गया है।																																																												

6.	वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक अन्य आय के ब्योरे भी भेजे।	<p>वैकल्पिक सेवाओं से आय "अन्य आय" शीर्ष के अधीन सुविचारित की गई है। यह मूलतः आईएसएचपीएल के पूर्व निष्पादन पर आधारित है। इन सेवाओं में शामिल हैं:</p> <p>क). इन-मोशन धर्म कांटे के लिए भारतोलन प्रभार ख). अन्तरण के दौरान स्पिल्स ओवर रिट्राइविंग कार्गो ग). साइडिंग प्रभार घ). लदाई, उतराई और रिस्टेकिंग ङ). लदी हुई वैगनों की फोटो लेना च). मैनुअल सैम्पलिंग के लिए जनशक्ति उपलब्ध करवाना छ). ऑन-लाइन सैम्पलिंग के लिए प्रभार ज). बर्थ सं. 4क के माध्यम से रेलयुक्त कार्गो के लिए परेक्षण संबंधी सेवाएं, ट्रिमिंग, सफाई, लेबल लगाना और चूना छिड़कना सहित। झ). जलयान भंडार ण). स्टार्क का तिमाही सर्वेक्षण</p> <p>आईएसएचपीएल ने बाद में अपने पत्र दिनांक 18 सितम्बर 2010 द्वारा वर्ष 2008-09 से 2012-13 के वास्तविक/अनुमानित विविध आय के ब्योरे भेजे थे। ब्योरे नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>भारतोलन प्रभार</td><td>134.10</td><td>181.40</td><td>130.00</td><td>120.00</td><td>115.00</td></tr><tr><td>साइडिंग प्रभार</td><td>134.10</td><td>181.40</td><td>130.00</td><td>120.00</td><td>115.00</td></tr><tr><td>लदी हुई वैगनों की फोटोग्राफ</td><td>43.30</td><td>52.10</td><td>41.90</td><td>38.70</td><td>37.10</td></tr><tr><td>स्पिल्स कार्गो रिट्राइविंग</td><td>28.80</td><td>10.50</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td></tr><tr><td>लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग</td><td>136.00</td><td>30.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>474.30</td><td>415.40</td><td>301.90</td><td>278.70</td><td>267.10</td></tr></table>	विवरण	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	भारतोलन प्रभार	134.10	181.40	130.00	120.00	115.00	साइडिंग प्रभार	134.10	181.40	130.00	120.00	115.00	लदी हुई वैगनों की फोटोग्राफ	43.30	52.10	41.90	38.70	37.10	स्पिल्स कार्गो रिट्राइविंग	28.80	10.50	0.00	0.00	0.00	लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग	136.00	30.00	0.00	0.00	0.00	जोड़	474.30	415.40	301.90	278.70	267.10
विवरण	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13																																							
भारतोलन प्रभार	134.10	181.40	130.00	120.00	115.00																																							
साइडिंग प्रभार	134.10	181.40	130.00	120.00	115.00																																							
लदी हुई वैगनों की फोटोग्राफ	43.30	52.10	41.90	38.70	37.10																																							
स्पिल्स कार्गो रिट्राइविंग	28.80	10.50	0.00	0.00	0.00																																							
लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग	136.00	30.00	0.00	0.00	0.00																																							
जोड़	474.30	415.40	301.90	278.70	267.10																																							
7.	वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए अनुमानित अन्य आय वर्ष 2008-09 की वास्तविक अन्य आय की तुलना में 84 प्रतिशत कम पाया गया है।	यह स्थिति आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रस्ताव में संशोधित की गई है।																																										
8.	यह प्रतीत होता है कि नमी विश्लेषण के लिए ऑन-लाइन सैम्पलिंग के लिए प्रभारों हेतु मसौदा दरमान (भाग - IV सं. 4.7) में आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित रु० 5/- प्रति टन की दर सर्वेक्षण/टेस्टिंग की सेवा से संबंधित है। आईएसएचपीएल ने यह सेवा प्रदान करने की लागत का अनुमान भी लगाया है। अतः यह सेवा प्राप्त करने की संभावना वाले यातायात (टनों में) पर दरमान दर लागू करते हुए परिकलित यह सेवा प्रदान करने से होने वाली अनुमानित आय भेजी जाए।	संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया जा रहा है। (आईएसएचपीएल ने संशोधित प्रस्ताव में भी इस सेवा से आय पर विचार नहीं किया है)।																																										

9.	<p>वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए परिचालन राजस्व "अन्य आय" के अधीन क्रमशः ₹0 502 लाख और ₹0 435 लाख के साथ कम किया गया है। आईएसएचपीएल स्थिति स्पष्ट करे।</p>	<p>आय में यह क्रेडिट बर्थ सं. 4क के माध्यम से कोकिंग कोयले की उच्चतर मात्राओं के प्रहस्तन के लिए मै0 स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लि0 (सेल) को दिए गए प्रोत्साहन का प्रतिनिधित्व करता है। यह उनके साथ हुए कार्गो प्रहस्तन करार के अनुसार है।</p> <p>आईएसएचपीएल ने बाद में दरमान और सेल को दिए गए अतिरिक्त प्रोत्साहन के अनुसार स्वीकार्य प्रोत्साहन के अनुसार ब्रेकअप ब्योरे भेजे थे, जोकि निम्नवत हैं:</p> <table data-bbox="682 392 1155 544"> <tr> <th colspan="3">(₹0 लाखों में)</th></tr> <tr> <th>विवरण</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th></tr> <tr> <td>प्रोत्साहन दरमान के अनुसार</td><td>176.80</td><td>142.50</td></tr> <tr> <td>अतिरिक्त प्रोत्साहन - अस्वीकृत</td><td>325.60</td><td>293.00</td></tr> <tr> <td>जोड़</td><td>502.40</td><td>435.50</td></tr> </table>	(₹0 लाखों में)			विवरण	2006-07	2007-08	प्रोत्साहन दरमान के अनुसार	176.80	142.50	अतिरिक्त प्रोत्साहन - अस्वीकृत	325.60	293.00	जोड़	502.40	435.50
(₹0 लाखों में)																	
विवरण	2006-07	2007-08															
प्रोत्साहन दरमान के अनुसार	176.80	142.50															
अतिरिक्त प्रोत्साहन - अस्वीकृत	325.60	293.00															
जोड़	502.40	435.50															
10.	<p>भंडारण प्रभार आईएसएचपीएल की मौजूदा प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित किया गया है। आईएसएचपीएल ने प्रस्तावित मसौदा दरमान में भंडारण प्रभारों की वसूली के लिए भी दर प्रस्तावित की है। तथापि, यह देखा गया है कि इसने न तो पूर्वकाल में इस शीर्ष के अधीन कोई आय प्रतिवेदित की है और न ही भविष्य वर्षों के लिए किसी आय का अनुमान लगाया है। यदि इस लेखा पर अगले प्रशुल्क चक्र में कोई आय अर्जित होने की संभावना नहीं हो तो इस प्रयोजन के लिए दरमान में प्रासंगिक दरें रिड्रॉप की जाए और, इसलिए, इसे हटाया जाए।</p>	<p>आईएसएचपीएल न चाहता और उम्मीद करता है कि कार्गो को निःशुल्क अवधि के बाद लम्बी अवधि के लिए हमारे परिसर में बनाए रखा जाए क्योंकि यह सुगम परिचालनों को बाधित करेगा। तथापि, भंडारण प्रभारों के लिए दर निर्धारित की गई है ताकि ऐसी स्थिति से निपटने के लिए उपाय उपलब्ध हो जहां निःशुल्क अवधि के बाद अंतरण क्षेत्र में कार्गो पड़ा रहता है।</p> <p>उपर्युक्त के अलावा, डुबाव में कमी और संभावित परिणामी निम्नतर कार्गो मात्रा की वजह से, यह अति संभाव्य है कि नए ग्राहक/पत्तन उपयोक्ताओं को सेवा प्रदान की जाएगी जिनके लिए यह ऐसे सुधारक आवश्यक होंगे।</p>															
घ.	परिचालन लागत:																
1.	<p>परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर:</p> <p>(क). पिछले प्रशुल्क निर्धारण में, लागत विवरणों में 'परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर' के अधीन कोई मद नहीं थी। प्रत्यक्ष लेबर लागत 'लेबर एवं उपस्कर किराया प्रभार' में शामिल की गई थी जो आईएसएचपीएल निवेदनों के अनुसार आउटसोर्स की गई मद थी। इस संबंध में, आदेश दिनांक 25 जनवरी 2007 के पैरा 10 खण्ड (क) का अवलोकन करें। आईएसएचपीएल 'लेबर एवं उपस्कर किराया प्रभार' के अलावा वर्तमान प्रस्ताव में पृथक मद के रूप में 'परिचालन एवं प्रत्यक्ष लेबर' पर विचार करने के कारण स्पष्ट करे।</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव मूल प्रारूप में प्रस्तुत किया जा रहा है।</p> <p>(आईएसएचपीएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 सितम्बर 2010 में प्रबंधन एवं प्रशासनिक उपरिव्यय में इस मद को शामिल किया है)।</p>															
	<p>(ख). प्रति कर्मचारी औसत लागत में 15 प्रतिशत की वृद्धि वर्ष 2008-09 के वास्तविक और भविष्य वर्षों 2009-10 और 2011-12 के लिए प्रगामी सुविचासित की गई है। इसके अलावा, वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक यातायात में अनुमानित यातायात में लगभग 25 प्रतिशत की कटौती के बावजूद 50 का स्थिर आंकड़ा परिकल्पित किया गया है। इसके फलस्वरूप वर्ष 2008-09 के लिए</p>	<p>आईएसएचपीएल द्वारा परिचालन एवं प्रत्यक्ष लेबर लागत को पृथक मद के रूप में विचार नहीं करने के मद्देनजर यह बिन्दु लागू नहीं है।</p>															

	वास्तविक इकाई लागत की तुलना में वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के लिए वास्तविक इकाई लागत की तुलना में इकाई लागत में (प्रति टन) क्रमशः 48 प्रतिशत, 79 प्रतिशत और 106 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। आईएसएचपीएल इस लेखा पर अनुमानित व्यय का औचित्य बताए।																																															
2.	<b>अनुरक्षण लेबर</b>																																															
	(क). यह देखा गया है कि पिछले प्रशुल्क निर्धारण में 'टर्मिनल अनुरक्षण व्यय' कैप्शन के अधीन सुविचारित व्यय विभाजित किया गया है और दो पृथक कैप्शनों, अर्थात 'अनुरक्षण लेबर' और 'मरम्मतें और अनुरक्षण' के अधीन उल्लिखित किया गया है। वह आधार प्रेषित करें जिसपर अनुरक्षण लेबर वर्तमान प्रस्ताव में पृथक मद रूप में सुविचारित किया गया है	ये पूर्ववर्ती मदें "टर्मिनल अनुरक्षण व्यय" के अंतर्गत शामिल की गई थीं। यह लार्सन एंड टुब्रो से आउटसोर्स किया गया था। अप्रैल 2009 से अनुरक्षण करार दो घटकों में विभाजित किया गया था। एक तकनीकी, कुशल श्रेणियों, आदि सहित अनुरक्षण जनशक्ति से संबंधित था जो दूसरी कम्पनी (पीएलएम) को आउटसोर्स किया गया था। अन्य अनुरक्षण एवं मरम्मतों से संबंधित था। योजना एवं तकनीकी पर्यवेक्षण तथा पुर्जें एवं औजार तथा टेकल उपलब्ध करवाने की जिम्मेदारी आईएसएचपीएल द्वारा ले ली गई थी।  (तथापि, आईएसएचपीएल ने सितम्बर 2010 के अपने संशोधित प्रस्ताव द्वारा प्रेषित वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुरक्षण लेबर के अपने अनुमानों के समर्थन में पीएलएम के साथ किए गए पृथक अनुरक्षण लेबर करार की प्रति नहीं भेजी है)।																																														
	(ख). वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए "टर्मिनल अनुरक्षण व्यय" के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित अनुमानों और वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए "अनुरक्षण लेबर" तथा "मरम्मतें एवं अनुरक्षण" के अधीन आईएसएचपीएल द्वारा किए गए वास्तविक व्ययों के बीच तुलनात्मक स्थिति वाला विश्लेषण भेजें।	टर्मिनल अनुरक्षण व्यय के ब्यारे:  (रु० लाखों में) <table><tr><th rowspan="2">क्र. सं.</th><th rowspan="2">विवरण</th><th colspan="6">वर्ष</th></tr><tr><th colspan="2">2006-07</th><th colspan="2">2007-08</th><th colspan="2">2008-09</th></tr><tr><th></th><th></th><th>टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान</th><th>वास्तविक</th><th>टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान</th><th>वास्तविक</th><th>टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान</th><th>वास्तविक</th></tr><tr><td>क.</td><td>वर्तमान करार के अनुसार अनुरक्षण लेबर</td><td>482.10</td><td>334.26</td><td></td><td>441.60</td><td></td><td>508.90</td></tr><tr><td>ख.</td><td>मरम्मतें और अनुरक्षण (पूर्व अनुभव का आधार)</td><td></td><td>154.28</td><td>563.80</td><td>189.70</td><td>526.50</td><td>268.50</td></tr><tr><td></td><td>कुल</td><td>482.10</td><td>488.54</td><td>563.80</td><td>631.30</td><td>526.50</td><td>777.40</td></tr></table>	क्र. सं.	विवरण	वर्ष						2006-07		2007-08		2008-09				टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान	वास्तविक	टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान	वास्तविक	टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान	वास्तविक	क.	वर्तमान करार के अनुसार अनुरक्षण लेबर	482.10	334.26		441.60		508.90	ख.	मरम्मतें और अनुरक्षण (पूर्व अनुभव का आधार)		154.28	563.80	189.70	526.50	268.50		कुल	482.10	488.54	563.80	631.30	526.50	777.40
क्र. सं.	विवरण	वर्ष																																														
		2006-07		2007-08		2008-09																																										
		टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान	वास्तविक	टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान	वास्तविक	टीएएमपी द्वारा सुविचारित अनुमान	वास्तविक																																									
क.	वर्तमान करार के अनुसार अनुरक्षण लेबर	482.10	334.26		441.60		508.90																																									
ख.	मरम्मतें और अनुरक्षण (पूर्व अनुभव का आधार)		154.28	563.80	189.70	526.50	268.50																																									
	कुल	482.10	488.54	563.80	631.30	526.50	777.40																																									
	(ग). अनुरक्षण लेबर लागत अनुमानों में सुविचारित 15 प्रतिशत वार्षिक की वृद्धि, वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविकताओं में प्रगामी दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित तर्कसंगत ठहराए क्योंकि यह प्रतीत होता है कि अनुरक्षण लेबर आउटसोर्सिंग आधार पर ली गई है।	प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव के अनुसार वृद्धि लगभग 6 प्रतिशत सुविचारित की गई है।																																														
3.	<b>बिजली:</b>																																															
	(क). यदि फार्म 3-ख में दी गई बिजली की इकाई लागत और प्रति टन उपभोग पर विचार किया जाता है तो परिणामी आंकड़े फार्म 3-ख में दर्शाए गए वास्तविक/अनुमानित व्यय से मेल नहीं	प्रस्तुत किए गए आंकड़े सही प्रतीत होते हैं। तथापि, विपथन, यदि कोई हो, पूर्णांकित किए जाने चाहिए।																																														

	खाते हैं। इसे सत्यापित करें और सही करें।																									
	(ख). आईएसएचपीएल वर्ष 2009-10 के लिए ₹ 6.30 प्रति इकाई की अनुमानित बिजली लागत के लिए दस्तावेजी प्रमाण भेजें।	वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक बिजली लागत/इकाई लगभग ₹ 6.30 प्रति इकाई रही है (नमूना बिल संलग्न किए गए हैं)।  (आईएसएचपीएल ने दिसम्बर 2009 और जनवरी 2010 महीनों के बिजली बिलों की प्रति भेजी है)।																								
	(ग). 1.2 इकाई/टन से 1.4 इकाई/टन तक की आउटपुट की प्रति इकाई बिजली उपभोग की वृद्धि मशीनरियों की रिवेम्पिंग के परिप्रेक्ष्य में तर्कसंगत ठहराएं।	चूंकि कुछ लाइट मास्ट टावरों को संस्थापित किया जाना है, इसलिए आउटपुट का प्रति इकाई उपभोग वर्ष 2011-12 और 2012-13 में 1.3 इकाईयां/टन होगा।  (आईएसएचपीएल ने प्रस्तावित लाइट मास्ट टावरों के लिए अपेक्षित बिजली नहीं भेजी है और प्रति टन बिजली उपभोग की इकाई में प्रस्तावित वृद्धि की गणनाओं के साथ औचित्य नहीं बताया गया है)।																								
	(घ). आईएसएचपीएल उपभोग प्रति इकाई और लागत प्रति इकाई दोनों में सुविचारित वृद्धि का औचित्य बताएं।	नवम्बर 2009 से 0.92 प्रति इकाई (सरकारी शुल्कों सहित) की दर से अतिरिक्त ऊर्जा प्रभार अधिरोपित करने के मद्देनजर, अनुमानित इकाई लागत वर्ष 2010-11 में ₹ 6.90 प्रति इकाई होगी। 5 प्रतिशत वृद्धि आधार पर, वर्ष 2011-12 और 2012-13 में दरें क्रमशः ₹ 7.20 प्रति इकाई और ₹ 7.60 प्रति इकाई होंगी।																								
4.	मरम्मत और अनुरक्षण:																									
	(क). वर्ष 2007-08 से वर्ष 2008-09 के लिए मरम्मतों और अनुरक्षण व्ययों में 41.5 प्रतिशत वृद्धि का कारण ब्योरो के साथ स्पष्ट करें।	2007-08 के दौरान मरम्मतों और अनुरक्षण के बल्क 2008-09 में वास्तविक व्यय के फलस्वरूप वित्तीय वर्ष के अंत के दौरान लिए गए थे जिसकी वजह से असामान्य वृद्धि प्रतीत होती है। व्यय में वृद्धि मुख्यतः पेंटिंग की वजह से था जोकि सेलाइन वातावरण की वजह से कोरिसन पर निर्भर करते हुए नियमित रूप से किए जाने की आवश्यकता है।																								
	(ख). आईएसएचपीएल वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए अनुमानित व्यय परिगणित करने का आधार बताएं।	2009-10 वास्तविकताएँ: वर्ष 2008-09 में व्यय ₹ 2.69 करोड़ के विपरीत ₹ 8.96 रहा है। यह मुख्यतः अनुरक्षण करार के विभाजन और पुर्जों/उपस्करों की मरम्मत/पुनर्स्थापन की वजह से है। (वर्ष 2009-10 के लागत विवरण में प्रतिवेदित मरम्मत और अनुरक्षण व्यय ₹ 7.17 करोड़ है। आईएसएचपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए मरम्मतों एवं अनुरक्षण के लिए उसके द्वारा प्रेषित उच्चतर स्तर के अनुमानों के समर्थन में उपस्करों की मरम्मतों और अनुरक्षण के लिए अलग-अलग किए गए करार की प्रति नहीं भेजी है।)																								
	(ग). मरम्मतों और अनुरक्षण व्यय के अधीन मशीनरियों की रिवेम्पिंग और संशोधन के लिए वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए क्रमशः ₹ 750 लाख, ₹ 600 लाख और ₹ 600 लाख की राशि अनुमानित की गई है। इस संबंध में, आईएसएचपीएल निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:	मशीनों की रिवेम्पिंग और संशोधन के लिए योजना तीन वर्ष की प्रखंड अवधि में कार्यान्वयन के लिए 2009 की शुरुआत में तैयार की गई थी। तथापि, विस्तारित अवधि के लिए संयंत्र को पूरी तरह/आंशिक रूप से बन्द करने की आवश्यकता पड़ेगी, इसलिए हमारे ग्राहक की सुविधा और सहमति से किया जाना था। चूंकि वहां मुश्किलें थीं, इसलिए ऐसी गतिविधि 2009-10 में चलाई जा सकी थी और इसलिए जब इस लेखा पर व्यावहारिक रूप से व्यय/बन्द नहीं था, प्रहस्तित कार्यों मात्राएं अनुमानित से ज्यादा थीं। परिकल्पित मुख्य कार्य हैं:																								
	(i). वर्ष 2009-10 के दौरान इस संबंध में प्रोद्भूत वास्तविक व्यय और इस व्यय के अनुमान की दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित गणनाएं।																									
	(ii). मशीनरियों की रिवेम्पिंग से उनका उपयोगी जीवनकाल अथवा परिचालन कुशलता अथवा दोनों बढ़ सकते हैं और ऐसा व्यय पूंजीकृत करना होगा। ऐसी स्थिति में, उक्त व्यय को राजस्व व्यय मानने के कारण स्पष्ट करें।																									
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>ब्योरे</th><th>राशि (₹ करोड़ों में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>जलयान अन-लोडर 2 के अभियांत्रिक ढांचे की मरम्मत</td><td>5.00</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>दोनों अनलोडरों में मौजूदा पीएलसी/वीवीकीएफ ड्राइवों का पुनर्स्थापन</td><td>5.00</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>डी.जी. सैटों की प्राप्ति (केपेक्स)</td><td>3.00</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>रेलवे साइडिंग और चालित धर्म कोट का पुनर्स्थापन</td><td>1.00</td></tr> <tr> <td>5.</td><td>कनवेयरिंग प्रणालियां की रिवेम्पिंग</td><td>2.00</td></tr> <tr> <td>6.</td><td>स्टैकयाई क्षमता को बढ़ाना</td><td>3.50</td></tr> <tr> <td></td><td>जोड़</td><td>19.50</td></tr> </tbody> </table>		ब्योरे	राशि (₹ करोड़ों में)	1.	जलयान अन-लोडर 2 के अभियांत्रिक ढांचे की मरम्मत	5.00	2.	दोनों अनलोडरों में मौजूदा पीएलसी/वीवीकीएफ ड्राइवों का पुनर्स्थापन	5.00	3.	डी.जी. सैटों की प्राप्ति (केपेक्स)	3.00	4.	रेलवे साइडिंग और चालित धर्म कोट का पुनर्स्थापन	1.00	5.	कनवेयरिंग प्रणालियां की रिवेम्पिंग	2.00	6.	स्टैकयाई क्षमता को बढ़ाना	3.50		जोड़	19.50
	ब्योरे	राशि (₹ करोड़ों में)																								
1.	जलयान अन-लोडर 2 के अभियांत्रिक ढांचे की मरम्मत	5.00																								
2.	दोनों अनलोडरों में मौजूदा पीएलसी/वीवीकीएफ ड्राइवों का पुनर्स्थापन	5.00																								
3.	डी.जी. सैटों की प्राप्ति (केपेक्स)	3.00																								
4.	रेलवे साइडिंग और चालित धर्म कोट का पुनर्स्थापन	1.00																								
5.	कनवेयरिंग प्रणालियां की रिवेम्पिंग	2.00																								
6.	स्टैकयाई क्षमता को बढ़ाना	3.50																								
	जोड़	19.50																								

<p>(iii). निम्नलिखित पहलुओं पर मशीनरियों की रिवेम्पिंग का प्रभाव भेजें:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• इकाई परिचालन लागत में कटौती।</li> <li>• अतिरिक्त यातायात।</li> <li>• परिचालन कुशलता में सुधार।</li> </ul>	<p>रिवेम्पिंग और संशोधन का मुख्य प्रयोजन नीचे दिया गया है:</p> <p>(i) जलयान अनलोडर सितम्बर 2006 में चक्रवाती तूफान के दौरान नष्ट हो गया था। उपस्कर आपूर्तिकर्ताओं ने नुकसान की जांच की थी जिसने अनलोडर को पूरी तरह से बदलने की अनुशंसा की थी। चूंकि इससे कुल संयंत्र को काफी लम्बे समय तक बन्द रखना होगा और इसपर भारी खर्च आएगा, इसलिए मरम्मतों की संभावना ढूंढने का निर्णय लिया गया था। लम्बी प्रक्रिया के बाद, इस मरम्मतकर्ता एजेंसी को यह कार्य सौंपा गया है जो हमारे ग्राहक अथवा पूर्ववर्ती, यदि ऐसी स्थिति सामने आती है, की सुविधा के अधीन किया जाएगा।</p> <p>(ii) अनलोडरों के मौजूदा पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइवों के लिए व्यावहारिक रूप से और पुर्जें उपलब्ध नहीं हैं। इसलिए, जब तक पुरानी प्रणाली को बदलने के लिए समयानुसार कार्रवाई नहीं की जाती मौजूदा प्रणाली बन्द रहेगी। इसलिए, यह गतिविधि 2010-11 से शुरू करके एक समय में यह गतिविधि चलाए जाने की योजना बनाई गई है।</p> <p>(iii) 2008-09 तक बिजली कटौतियों की वजह से कुल आउटपुट ज्यादा महत्वपूर्ण नहीं रहा है और स्थिति 2009-10 से डेटेरीओरेट होना शुरू हो गया था। यह सामान्यतः विदित है कि पश्चिम बंगाल में बिजली की कमी जारी है जिसके और बढ़ने की आशंका है। इसलिए, जैनसेट संस्थापित किए जाने की जरूरत है।</p> <p>(iv) साइडिंग के रेलवे ट्रैकों को कोरिसन की वजह से डेटेरीओरेट किया गया है और बदले जाने की जरूरत है। मौजूदा चालित धर्मकांटा गैर मरम्मत योग्य खराबी झेल चुका है और इसे पहले से ही बदला जा रहा है।</p> <p>(v) जोखिमों को कम करने के लिए कोरिसन संबंधी डेटेरीओरेशन की वजह से कन्वेयरिंग प्रणाली के ढांचों और अन्य घटकों को रिवेम्प/बदले जाने की जरूरत है।</p> <p>यह साक्ष्यित होगा कि, दिए गए कारण यह सुनिश्चित करने के लिए प्रवृत्त हैं कि विस्तारित अवधियों के लिए कुल बलित बन्दों की स्थिति से बचा गया है। इसलिए, पैरा ग (iii) में यथा पूछे गए का प्रभाव बहुत ज्यादा प्रासंगिक नहीं होगा। इसके अलावा, अनुमान जहां कहीं स्पष्ट किए गए अतिरिक्त यातायात उपलब्ध करवाने जाने की संभावना को नहीं दर्शाते हैं।</p> <p>(vi) अन्य ग्राहकों/पत्तन उपयोक्ताओं के कार्गो और सेल के ग्रेडों/गुणवत्ता की संख्या में वृद्धि व्यवस्थित करने के लिए।</p> <p>(सितम्बर 2010 के इसके संशोधित प्रस्ताव में, आईएसएचपीएल ने एक और मद अर्थात् वर्ष 2011-12 में पूंजी व्यय के लिए ₹ 80 लाख की लागत से उच्च मस्त टावरों का निर्माण शामिल किया गया है।)</p> <p>(अनुमानों के लिए कार्यों की स्थिति/प्रगति भेजे जाने के विशेष अनुरोध के बावजूद, आईएसएचपीएल ने उपर्युक्त क्र.सं. ii और iv के लिए आंशिक ब्योरे भेजे हैं और ज्यादातर मदों के लिए अनुमान/दस्तावेज नहीं भेजे हैं।)</p>
<p>5. रॉयल्टी:</p> <p>(क). केओपीटी को भुगतान किया गया/देय राजस्व हिस्सेदारी केओपीटी के मौजूदा दरमान में निर्धारित ₹ 81/- के विपरीत ₹ 82/- की इकाई दर के आधार पर</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव में इसे सही किया गया है।</p>



	परिकलित की गई है। इसे सही करें।	
	(ख). दिनांक 25 जनवरी 2007 के आदेश के पैरा 10 (iv) (ख) के अनुसार, आईएसएचपीएल द्वारा उद्धरित 91.33 प्रतिशत की राजस्व हिस्सेदारी स्वीकार्य लागत के रूप में सुविचारित की गई है। वर्ष 2006-07 से 2011-12 के लागत विवरणों में लागत की मद के रूप में दावाकृत राजस्व हिस्सेदारी उपयुक्ततः संशोधित करें।	संशोधित प्रस्ताव में इसे सही किया गया है।
6.	लेबर एवं उपस्कर किराया प्रभार:	
	(क). आदेश दिनांक 25 जनवरी 2007 के पैरा (ix) (क) के अनुसार, ये सेवाएं निजी पार्टी से आउटसोर्स की जानी हैं। इसलिए आईएसएचपीएल से अनुरोध है कि इस स्पष्टीकरण के साथ वैयक्तिक आउटसोर्सिंग करारों के ब्योरे प्रेषित करें कि ऐसे करारों की शर्तें प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया पर आधारित हैं और संबंधित स्वामियों, यदि कोई हों, के मामले में दूरी का रिश्ता बनाए रखा गया है।	करार के आउटसोर्सिंग के ब्योरे, इस प्राधिकरण के पास पहले से उपलब्ध हैं। यह अनुवर्तन करार है और दरों पर दोबारा बातचीत की गई है।
	(ख). आईएसएचपीएल के पिछले प्रशुल्क निर्धारण में (आदेश दिनांक 25 जनवरी 2007 के पैरा 10 (ix) (क) का अवलोकन करें), व्यय के इस शीर्ष के अधीन सुविचारित दर रु 33/- प्रति टन थी। वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए वास्तविक व्यय लगभग रु 34/- प्रति टन है। तथापि, वर्ष 2009-10 के लिए पूर्वानुमानों में सुविचारित दर रु 40.62 प्रति टन है जोकि वर्ष 2008-09 की वास्तविक दर से लगभग 20 प्रतिशत ज्यादा है। वर्ष 2009-10 से ऐसी तीव्र वृद्धि पर विचार करने का कारण दस्तावेजी साक्ष्य के साथ तर्कसंगत ठहराएं।	2009-10 के लिए औसत दर लगभग रु 34 प्रति मी.ट. रही है। उच्चतर अनुमानित दर हल्दिया के अन्दर और आसपास औद्योगिक अनरेस्ट के आधार पर थी जिससे लेबर दरों में काफी वृद्धि का पूरी तरह से कारण रहा है और तदनुसार करार पर उच्चतर स्तरों पर दोबारा बातचीत किए जाने की जरूरत थी। वर्ष 2010-11 के लिए सांविदिक दर रु 40.09 है और इसमें प्रचलित राजनीतिक स्थिति की वजह से वर्ष 2011-12 में दोबारा काफी वृद्धि की गई है। अन्यथा 5 प्रतिशत की अनुमानित सामान्य वृद्धि प्रस्तावित की जाती रही है।  (वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक दर रु 33.81 प्रति टन और वर्ष 2010-11 के लिए अनुमानित दर रु 41.81 प्रति टन सुविचारित की गई है। आईएसएचपीएल ने रु 40.09 की पुनःबातचीत वाली दर अथवा वर्ष 2010-11 के लिए रु 41.81 की अनुमानित दर के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे हैं)।
7.	पट्टा किराया:	
	(क). पिछले प्रशुल्क निर्धारण में, आईएसएचपीएल ने बताया था कि लाइसेंस करार के अनुसार आबटित 103,000 वर्ग मी. के अलावा, केओपीटी ने रेलवे लाइनों के रिएलाइनिंग के लिए 5176 वर्ग मी. का अतिरिक्त क्षेत्र आबटित किया था। इस संबंध में, आदेश दिनांक 25 जनवरी 2007 के पैरा 10 (ix) (ख) का अवलोकन करें। तथापि, वर्तमान लागत विवरण में (प्रपत्र 3ख) में आईएसएचपीएल ने 106907.21 वर्ग मी. क्षेत्र बताया है। सुविचारित क्षेत्र में भिन्नता का कारण अब स्पष्ट करें।	पूर्ववर्ती प्रस्ताव लाइसेंस करार में यथा दिए गए क्षेत्र पर आधारित था। इसे वास्तविकता से संशोधित किया गया है।
	(ख). लागत विवरण दर्शाता है कि आईएसएचपीएल ने केओपीटी के लिए वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए पट्टा किराये के रूप में क्रमशः रु 326 लाख, रु 343 लाख और रु 360 लाख की राशि व्यय की है। आईएसएचपीएल और केओपीटी के	प्रस्ताव में इस पर पहले से विचार किया गया है।

	बीच हुए लाइसेंस करार में पट्टा किराये पर 2.5 प्रतिशत की छूट दी गई है यदि भुगतान विनिर्दिष्ट देय तारीख तक किया जाता है। इस संदर्भ में, आईएसएचपीएल इन गणनाओं के साथ यह पुष्टि करे कि 2006-07 से 2009-10 के लिए केओपीटी को भुगतान किया गया भुगतान किया गया वास्तविक पट्टा किराया 2.5 प्रतिशत की छूट प्राप्त करने के पश्चात है।																															
	(ग). केओपीटी को पट्टा किराये के समयानुसार भुगतान के लिए 2.5 प्रतिशत की छूट पर विचार करने के बाद, दर और क्षेत्र दर्शाते हुए पट्टा किराया अनुमानों के लिए विस्तृत गणनाएं वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए भेजें।	केओपीटी, एचडीसी को वर्ष 2009-10 के लिए भुगतान किया गया पट्टा किराया (2.5 प्रतिशत छूट के बाद) - ₹ 379.9 लाख। 5.1 प्रतिशत वृद्धि आधार पर, लाइसेंस करार के अनुसार, वर्ष 2010-11 के लिए ₹ 399.2 लाख, 2011-12 के लिए ₹ 419.6 लाख और 2012-13 के लिए ₹ 441 लाख। (आईएसएचपीएल ने एचडीसी दरमान के अनुसार आबंटित क्षेत्र की शर्तों और लागू दर में अनुमानित पट्टा किराये के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं)।																														
8.	बीमा:																															
	(क). आईएसएचपीएल दस्तावेजी प्रमाण द्वारा समर्थित बर्थिंग गतिविधि से संबंधित परिसंपत्तियों और कार्गो संबंधित गतिविधि के लिए अलग-अलग वर्ष 2009-10 के वास्तविक बीमा लागत भेजें।	परिसंपत्तियों के बीमा कवर के मामले में हल्दिया में बर्थ सं. 4क का बीमा न्यू इंडिया इश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड द्वारा किया गया है। बर्थ 4क में परिचालनों के मामले में निम्नलिखित शामिल हैं। (1). पोर्ट पैकेज पॉलिसी जिसमें आईएसएचपीएल द्वारा पत्तन क्षेत्र में सृजित सभी परिसंपत्तियां शामिल हैं। यह पॉलिसी विश्वमर में पत्तन टर्मिनलों द्वारा लिए गए पॉलिसी कवर के अनुसार है। इसमें मशीनरी खराब होना, पत्तन अवरुद्धता, रोक हटाना, और बीमाकृत पेरिल्स के होने वाली परिणामी नुकसान शामिल हैं। (2009-10 के लिए निवल प्रीमियम - ₹ 102.07 लाख)। (2). सभी परिसंपत्तियों, भगवान के कृत्यों जिनका बीमा करवाया जा सकता है, की वजह से होने वाले नुकसानों के कवर सहित, को शामिल करते हुए लाम पॉलिसी के के परिणामी नुकसान और सामान्य आग और सहायक पेरिल्स। (2009-10 के लिए निवल प्रीमियम - ₹ 11.88 लाख)। (3). यार्ड में रखे कोयला स्टॉक पर पॉलिसी।  आईएसएचपीएल ने नीचे दिए गए ब्योरो के अनुसार चार बीमा पॉलिसियों को प्रतियां भेजी हैं:																														
		<table><tr><th>पॉलिसी सं.</th><th>प्रकृति</th><th>अवधि</th><th>धर्मित राशि (₹ करोड़ों में)</th><th>प्रीमियम (₹ लाखों में)</th></tr><tr><td>710500/11/09/07/00000010</td><td>भूकम्प, अग्नि एवं शॉक खंड निवल लाम पर</td><td>1.4.09 to 31.3.10</td><td>32.00</td><td>2.13</td></tr><tr><td>710500/11/09/11/00000009</td><td>भूकम्प, अग्नि एवं भवन पर शॉक खंड, संयंत्र एवं मशीनरी, कार्यालय भवन एवं परिसंपत्तियां</td><td>1.4.09 to 31.3.10</td><td>150.00</td><td>9.75</td></tr><tr><td>710500/46/09/39/00000010</td><td>बर्थ सं. 4क, हल्दिया में कोयला भंडारण</td><td>12.4.09 to 31.3.10</td><td>15.00</td><td>5.25</td></tr><tr><td>710500/22/09/10/00000001</td><td>संयंत्र एवं मशीनरी पर बृहत् पैकेज नीति</td><td>1.4.09 to 31.3.10</td><td>150.03</td><td>102.07</td></tr><tr><td></td><td>जोड़</td><td></td><td></td><td>119.20</td></tr></table>	पॉलिसी सं.	प्रकृति	अवधि	धर्मित राशि (₹ करोड़ों में)	प्रीमियम (₹ लाखों में)	710500/11/09/07/00000010	भूकम्प, अग्नि एवं शॉक खंड निवल लाम पर	1.4.09 to 31.3.10	32.00	2.13	710500/11/09/11/00000009	भूकम्प, अग्नि एवं भवन पर शॉक खंड, संयंत्र एवं मशीनरी, कार्यालय भवन एवं परिसंपत्तियां	1.4.09 to 31.3.10	150.00	9.75	710500/46/09/39/00000010	बर्थ सं. 4क, हल्दिया में कोयला भंडारण	12.4.09 to 31.3.10	15.00	5.25	710500/22/09/10/00000001	संयंत्र एवं मशीनरी पर बृहत् पैकेज नीति	1.4.09 to 31.3.10	150.03	102.07		जोड़			119.20
पॉलिसी सं.	प्रकृति	अवधि	धर्मित राशि (₹ करोड़ों में)	प्रीमियम (₹ लाखों में)																												
710500/11/09/07/00000010	भूकम्प, अग्नि एवं शॉक खंड निवल लाम पर	1.4.09 to 31.3.10	32.00	2.13																												
710500/11/09/11/00000009	भूकम्प, अग्नि एवं भवन पर शॉक खंड, संयंत्र एवं मशीनरी, कार्यालय भवन एवं परिसंपत्तियां	1.4.09 to 31.3.10	150.00	9.75																												
710500/46/09/39/00000010	बर्थ सं. 4क, हल्दिया में कोयला भंडारण	12.4.09 to 31.3.10	15.00	5.25																												
710500/22/09/10/00000001	संयंत्र एवं मशीनरी पर बृहत् पैकेज नीति	1.4.09 to 31.3.10	150.03	102.07																												
	जोड़			119.20																												
	(ख). यह देखा गया है कि वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानित बीमा लागत में 35 प्रतिशत की वृद्धि की गई है (अचल परिसंपत्तियों में बिना किसी परिवर्धन के) और तब वर्ष 2010-11 के लिए 7.56 प्रतिशत की कटौती की गई है और तत्संबंधी पूर्ववर्ती वर्षों की	हल्दिया में बर्थ सं. 4क परिसंपत्तियों के बीमा कवर के मामले में न्यू इंडिया इश्योरेंस कम्पनी लिमिटेड द्वारा बीमा किया गया है। बर्थ 4क में परिचालनों के संबंध में निम्नलिखित कवर हैं: (1). एक पोर्ट पैकेज पॉलिसी है जिसमें पत्तनों और टर्मिनलों के मामले में विश्वमर में लागू पत्तन व्यवसाय के लिए विशिष्ट क्षेत्रों को कवर की जाती है।																														

<p>बीमा लागत के संदर्भ में वर्ष 2011-12 के लिए 9 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। इसके अलावा, लाइसेंस करार के उपबंध 7.1 (वाई) के अनुसार, परिसंपत्तियों के लिए बीमा कवर बाजार मूल्य को बदलने और बदले गए मूल्य पर मूल्यहास की गणना के लिए होगा। एलए उपबंध के अनुसार परिकल्पित वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए बीमा लागत के अनुमानन के लिए गणनाएं अनुमानों के समर्थन में दी जाएं।</p>	<p>(2). सभी परिसंपत्तियों को कवर करते हुए एक सामान्य अग्नि एवं सहायक पेरिल्स पॉलिसी है।</p> <p>(3). यार्ड में रखे कोयला स्टॉक पर विशेष पॉलिसी है।</p> <p>जबकि यह तथ्य है कि बर्थ सं. 4क में कोई प्रमुख परिसंपत्ति परिवर्धन नहीं किए गए हैं, देय प्रीमियम दो तत्वों (1) बीमित मूल्य (2) प्रीमियम की दरों का कारक है।</p> <p>बर्थ 4क में परिसंपत्तियां बीमा कम्पनियों द्वारा यथा अपेक्षित पुर्नस्थापन मूल्य पर बीमित हैं। पुर्नस्थापन मूल्य प्राप्त करने के लिए, ऐतिहासिक मूल्यों में मुद्रास्फीति दरों (अधिकतम 10 प्रतिशत) से प्रत्येक वर्ष वृद्धि की जाती है। इस मूल्य से कम कोई बीमा बीमाधीन होगा और दावे की दुर्भाग्यवश स्थिति में, बीमा केवल यथा दर भुगतान करेगा यदि बीमा के अधीन हो। इसके अलावा, यह सदैव अधिमान रहा है कि पुर्नस्थापन मूल्य पर बीमा करवाया जाए क्योंकि बीमा का प्रयोजन दुर्घटना की स्थिति आदि में उपस्कर को बदला जाए। इन बिन्दुओं पर विचार करते हुए, सुरक्षित कवरेज के लिए मूल्यहासित मूल्यों की अपेक्षा पुर्नस्थापन मूल्यों पर बीमा करवाना अच्छी औद्योगिक पद्धति है। लाइसेंस करार शर्तें केवल पतन को नुकसान की स्थिति से बचाती हैं जबकि व्यवसाय के लिए जोकि एक संतत प्रक्रिया है, परिसंपत्तियों का उपर्युक्त कारणों से पुर्नस्थापन लागतों पर बीमा करवाना पड़ता है।</p> <p>बीमा प्रीमियम दरें (प्राथमिक तौर पर पतन पैकेज पॉलिसी के लिए) वर्ष दर वर्ष अंतर्राष्ट्रीय बाजार में प्रचलित दरों द्वारा चालित होती हैं। जबकि न्यू इंडिया इश्योरेंस का सामान्य बीमा दरों जैसे अग्नि और अन्य पेरिल्स पर नियंत्रण है, वे पतन पैकेज पॉलिसी के लिए अंतर्राष्ट्रीय पुन-बीमा बाजारों पर निर्भर हैं। अंतर्राष्ट्रीय दरें इस क्षेत्र में वैश्विक स्तर पर बीमा कम्पनियों के दावा अनुभव और बर्थ सं. 4क द्वारा दाखिल किए गए दावों पर भी निर्भर करती हैं। हमारा अच्छा संबंध रहा है जिससे हमें बीमा कम्पनियों के साथ वर्ष-दर-वर्ष पक्षीय दरों और छूट पर बातचीत करने में मदद मिली है जो अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर प्रचलित दरों से बहुत कम है।</p> <p>इसे ध्यान में रखते हुए, यथा निवेदित बीमा प्रीमियमों में वृद्धि को प्रमाणित करना मुश्किल होगा। चूंकि कवर न्यू इंडिया इश्योरेंस, एक पीएसयू कम्पनी, से लिया जा रहा है, हमें विश्वास है कि हम ज्यादा प्रीमियम का भुगतान नहीं कर रहे हैं। पी एंड एल लेखा पर प्रमार भुगतान किए गए वास्तविक प्रीमियमों, निवल छूट पर, आधारित है और केवल बर्थ सं. 4क की परिसंपत्तियों को कवर करता है।</p>
<p>9. अन्य व्यय:</p> <p>(क). जांच/सर्वेक्षण शुल्क: आईएसएचपीएल वर्ष 2009-10 के लिए ₹0 0.86 प्रति टन और वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए ₹0 1/- प्रति टन पर अनुमानित सर्वेक्षण/जांच प्रमारों का आधार बताएं। जैसाकि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 25 जनवरी 2007 के पैरा 10 (ix) (ग) द्वारा यह देखा है कि यह सेवा आईएसएचपीएल द्वारा आउटसोर्स की गई है। अतः आईएसएचपीएल अनुमानन के लिए सुविचारित दरों के समर्थन में करार की प्रति भेजें।</p>	<p>वर्ष 2009-10 से मौजूदा दरें 2010-11 के लिए जारी रहेंगी, जिसके बाद करार का नवीकरण करवाया जाना है। यह अनुमान लगाया गया है कि 2011-12 और 2012-13 के लिए ₹0 1/- प्रति टन की न्यूनतम दर होगी।</p> <p>(2009-10 के लिए वास्तविक दर जून 2009 के इसके मूल प्रस्ताव में आईएसएचपीएल द्वारा अनुमानित ₹0 0.86 प्रति टन के अनुमान के विपरीत ₹0 0.79 प्रति टन परिगणित होती है)।</p>

	(ख). विलंबशुल्क: पिछले प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, आईएसएचपीएल को सलाह दी गई थी कि वह आदेश दिनांक 25 जनवरी 2007 के पैरा 10 (iv) (ग) में विलंबशुल्क को यथा उल्लिखित यथा स्वीकार्य लागत रूप में सुविचारित करने के लिए कुशलता संबंधित प्रशुल्क योजना (ईएलटीएस) लेकर आए। तथापि, आईएसएचपीएल अभी तक ऐसा कोई प्रस्ताव लेकर नहीं आया है। इसलिए, विलंबशुल्क व्ययों को अलावा लागत विवरणों को संशोधित करें।	सहमत प्रतिमानकों से आगे जलयान घुमाव में विलम्ब के मामले में देय विलंबशुल्क आईएसएचपीएल द्वारा प्रतिपूर्ति की जाती है। पिछले वर्षों के आंकड़ों के आधार पर, विलंबशुल्क राशि अनुमानित वर्षों के लिए सुविचारित की गई है। विलंबशुल्क, यदि कोई हो, देय होगा यदि जलयान को विलंबित किया जाता है अर्थात् प्रशुल्क अप्रत्यक्ष रूप से निष्पादन से जुड़ा है।  (आईएसएचपीएल कोई कुशलता संबंधित प्रशुल्क योजना लेकर नहीं आया है)।
	(ग). यह देखा गया है कि अन्य व्ययों का 3 प्रतिशत से 5 प्रतिशत पोत संबंधित गतिविधि में प्रभावित किया गया है। इस प्रभाजन के लिए आधार भेजें।	संशोधित प्रस्ताव में इसे सही किया गया है।
10.	प्रारंभिक व्यय: पिछले प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, ₹ 22 लाख के प्रारंभिक व्ययों को 29 वर्षों की शेष परियोजना अवधि में ₹ 0.76 लाख की दर से बांटा गया है (आदेश दिनांक 25 जनवरी 2007 के पैरा 10 (iv) (ड) का अवलोकन करें)। आईएसएचपीएल ने इस व्यय को लागत विवरणों में व्यय के रूप में सुविचारित नहीं किया है।	संशोधित प्रस्ताव में इसपर विचार किया जा रहा है।
ड.	मूल्यहास: आईएसएचपीएल यह पुष्टि करे कि लागत विवरणों में दिया गया मूल्यहास संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार है।	लागत विवरण में यथा दिया गया मूल्यहास संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार है।
च.	सामान्य प्रशासन व्यय:	
1.	आईएसएचपीएल वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए 'सामान्य प्रशासन व्ययों' के अनुमानों में सुविचारित मदों की सूचना बनाएं।	'सामान्य प्रशासन व्ययों' के अनुमानों में सुविचारित मदें निम्नलिखित हैं: 1. वेतन और भत्ते 2. पीएफ और उपदान में अंशदान 3. स्टाफ कल्याण 4. फोटोग्राफिक व्यय 5. विज्ञापन 6. कोलकाता में कॉर्पोरेट कार्यालयों के लिए किराया 7. टेलीफोन एवं डाक व्यय 8. प्रिंटिंग एवं स्टेशनरी 9. ट्रेवलिंग एवं वाहन 10. प्रोफेशनल शुल्क 11. सुरक्षा प्रभार 12. बैंक प्रभार 13. विविध व्यय 14. संदेहपूर्ण ऋणों, यदि कोई हों, के लिए प्रावधान
2.	वर्ष 2006-07 से 2008-09 के अनुमानों की तुलना में वास्तविक सामान्य प्रशासन व्ययों में	यह मुख्यतः कौशल को बनाए रखने के लिए कर्मचारियों की वेतन वृद्धि की वजह से, शीर्षों की संख्या में वृद्धि करने और नीचे अनुच्छेदों 3 से 6 में के

	वृद्धि बहुत ज्यादा है, अर्थात क्रमशः 51.3 प्रतिशत, 52.4 प्रतिशत और 101.6 प्रतिशत। आईएसएचपीएल इसके कारण स्पष्ट करे।	जवाबों में दिए गए कारणों की वजह से भी है।														
3.	वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे अनुसूची 11 - 'प्रशासन व्यय' के अधीन क्रमशः 62.37 लाख, ₹ 15.91 लाख और ₹ 12.24 लाख के 'संदेहपूर्ण ऋणों के लिए प्रावधान' दर्शाते हैं। यह मद प्रावधान प्रकृति की है ना कि वास्तविक व्यय और इसलिए यह लागत की स्वीकार्य मद नहीं है।	'संदेहपूर्ण ऋणों के लिए प्रावधान' शीर्ष के अधीन दर्शाई गई राशि व्यापार प्राप्यों का प्रतिनिधित्व करती है जो प्राप्ति-योग्य नहीं माने गए हैं। लेखांकन प्रतिमानकों/सिद्धांतों के अनुसार, ये राशियां वर्गीकृत की गई हैं और पूर्ववर्ती वर्षों के दौरान उक्त शीर्ष के अधीन प्रकट की गई हैं। पूर्ववर्ती वर्षों के दौरान किए गए सभी प्रावधान अब वित्तीय वर्ष 2009-10 के दौरान बढ़ते खाते में डाले गए हैं क्योंकि प्रबंधन की राय में वे प्राप्ति-योग्य नहीं हैं।														
4.	इसी तरह, लागत विवरण में वर्ष 2007-08 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में अनुसूची 11 - 'प्रशासन व्यय' के अधीन दर्शाए गए ₹ 15.30 लाख के बैंक प्रभारों के लिए प्रावधान लागत की स्वीकार्य मद नहीं है।	यूनियन बैंक ऑफ इंडिया, आईएफबी, चेन्नई ने 2 वर्षों की अवधि में किए गए अंतर लेखा अंतरणों के लिए बैंक प्रभार वसूल किए थे। कम्पनी ने इन प्रभारों की छूट के लिए बैंक को अम्यावेदन दिया था और इसलिए इन प्रभारों के बारे में लेखों में प्रावधान किया गया था। बैंक के अधिकारियों के साथ कई बार चर्चाओं के बाद, अब यह स्पष्ट किया गया है कि बैंक यह प्रभार माफ नहीं कर सकता। इस विकास के मद्देनजर, पूर्ववर्ती वर्षों के दौरान इस लेखा पर किया गया प्रावधान वित्तीय वर्ष 2009-10 के लेखों में पहले ही बढ़ते खाते डाला गया है।														
5.	'प्रशासन व्यय' (अनुसूची 11) के अधीन वर्ष 2008-09 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में, वर्ष 2007-08 के ₹ 5.60 लाख के विपरीत बैंक प्रभारों के रूप में ₹ 79.85 लाख की राशि दर्शाई गई है। ऐसी असामान्य वृद्धि के कारण भेजें। इसके अलावा, यह पुष्टि भी करें कि ₹ 79.85 लाख का व्यय एचडीसी के बर्थ सं. 4क में आईएसएचपीएल द्वारा प्रदत्त सेवाओं से संबंधित है।	प्रशासन व्ययों के अधीन वर्ष 2008-09 के लिए यथा निर्दिष्ट बैंक प्रभार पूरी तरह से बर्थ सं. 4क, हल्दिया में आईएसएचपीएल द्वारा प्रदत्त सेवाओं से संबंधित हैं। बैंक प्रभारों के बारे में नीचे दिए गए हैं:														
		<table><tr><th>विवरण</th><th>राशि (₹ लाखों में)</th></tr><tr><td>बैंक गारंटी (51/03) विस्तार प्रभार (बर्थ 4क के लिए भूमि किराये हेतु केओपीटी के पक्ष में)</td><td>45.42</td></tr><tr><td>बैंक गारंटी (77/03) विस्तार प्रभार (निष्पादन गारंटी के रूप में केओपीटी के पक्ष में)</td><td>16.85</td></tr><tr><td>बैंक प्रभार (78/03) विस्तार प्रभार (बिजली प्रभारों के लिए केओपीटी के पक्ष में)</td><td>4.25</td></tr><tr><td>ऋण प्रक्रिया शुल्क (बर्थ 4क में सुविधाओं के निर्माण के लिए लिया गया)</td><td>11.32</td></tr><tr><td>अन्य बैंक प्रभार</td><td>2.01</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>79.85</td></tr></table>	विवरण	राशि (₹ लाखों में)	बैंक गारंटी (51/03) विस्तार प्रभार (बर्थ 4क के लिए भूमि किराये हेतु केओपीटी के पक्ष में)	45.42	बैंक गारंटी (77/03) विस्तार प्रभार (निष्पादन गारंटी के रूप में केओपीटी के पक्ष में)	16.85	बैंक प्रभार (78/03) विस्तार प्रभार (बिजली प्रभारों के लिए केओपीटी के पक्ष में)	4.25	ऋण प्रक्रिया शुल्क (बर्थ 4क में सुविधाओं के निर्माण के लिए लिया गया)	11.32	अन्य बैंक प्रभार	2.01	जोड़	79.85
विवरण	राशि (₹ लाखों में)															
बैंक गारंटी (51/03) विस्तार प्रभार (बर्थ 4क के लिए भूमि किराये हेतु केओपीटी के पक्ष में)	45.42															
बैंक गारंटी (77/03) विस्तार प्रभार (निष्पादन गारंटी के रूप में केओपीटी के पक्ष में)	16.85															
बैंक प्रभार (78/03) विस्तार प्रभार (बिजली प्रभारों के लिए केओपीटी के पक्ष में)	4.25															
ऋण प्रक्रिया शुल्क (बर्थ 4क में सुविधाओं के निर्माण के लिए लिया गया)	11.32															
अन्य बैंक प्रभार	2.01															
जोड़	79.85															
		उपर्युक्त विवरण से यह प्रकट है कि वर्ष 2008-09 के दौरान प्रोदभूत सभी बैंक प्रभार बर्थ सं. 4क, हल्दिया में आईएसएचपीएल द्वारा यथा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं से संबंधित हैं।														
6.	वर्ष 2008-09 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार, 'व्यावसायिक प्रभार' शीर्ष के अधीन व्यय लगभग 32 प्रतिशत की वृद्धि के साथ वर्ष 2007-08 के लिए ₹ 39.45 लाख के विपरीत ₹ 51.98 लाख लेखा में लिए गए हैं। ऐसी अत्यधिक वृद्धि के कारण स्पष्ट करें।	प्राथमिक वृद्धि देय रॉयल्टी पर केओपीटी के दावे के मामले में केओपीटी के साथ मामले के प्रतिवाद में आईएसएचपीएल का प्रतिनिधित्व करने वाले वकीलों को भुगतान किए गए विधिक शुल्कों और केओपीटी द्वारा किए गए कुछ दावों के मामले में अरबिटरेशन कार्यवाहियों के कारण भी है।														
छ.	नियोजित पूंजी:															
1	लागत विवरण (3क) में दर्शाई गई वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए नियोजित वास्तविक पूंजी में क्रमशः ₹ 1181.86 लाख, ₹ 1617.45 लाख और ₹ 2468 लाख की															

<p>मौजूदा परिसंपत्तियां शामिल हैं। इस संबंध में, आईएसएचपीएल निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:</p>	
<p>(क). यह देखा गया है कि आईएसएचपीएल ने लागत विवरणों में तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट तत्संबंधी वित्तीय वर्षों की अंतिम तारीख को वस्तुसूचियों के मूल्य पर विचार किया है। इसके अलावा, वस्तुसूची के मूल्य में प्रक्रियाधीन-कार्य का मूल्य भी शामिल है। मौजूदा परिसंपत्ति की इस मद के मामले में आईएसएचपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं है। अतः वस्तुसूचियों के मूल्य की समीक्षा की जाए और मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार निर्धारित की जाए।</p>	<p>हमारे संशोधित प्रस्ताव में वस्तुसूची मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।</p> <p>(आईएसएचपीएल ने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 सितम्बर 2010 के साथ दाखिल किए गए लागत विवरण में प्रतिमानकों के अनुसार वस्तुसूची मूल्य प्रेषित किया है)।</p>
<p>(ख). आईएसएचपीएल द्वारा सुविचारित वर्तमान परिसंपत्तियों में वस्तुसूचियों, विविध देनदारियों और रोकड़ शेष के अलावा 'ऋण और अग्रिम' शामिल हैं। ऋणों एवं अग्रिमों का तत्त्व मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार है।</p>	<p>संशोधित दिशानिर्देशों के अधीन, कार्यगत पूंजी अर्थात् वर्तमान परिसंपत्तियां (विशिष्ट निधियों के रोकड़ शेष अतिरिक्त) घटाव वर्तमान देयताएं। "ऋण और अग्रिम" शीर्ष के अधीन निर्दिष्ट शेष मुख्यतः पूर्व-भुगतान व्ययों/पुर्जों की आपूर्ति और प्राप्ति-योग्य टीडीएस का प्रतिनिधित्व करता है और वर्तमान परिसंपत्तियों का भाग है और इसलिए आईएसएचपीएल द्वारा विचार किया गया है। रियायत करार के अधीन यथा अपेक्षित, आईएसएचपीएल ने भुगतान दायित्वों के लिए केओपीटी को ₹ 10 करोड़ की बैंक गारंटी भेजी थी। यह बैंक गारंटी विवादित भुगतान दायित्व के प्रति पिछले वित्तीय वर्ष के दौरान एचडीसी, केओपीटी द्वारा नकदीकरण करवा ली गई थी। चूंकि इसपर आईएसएचपीएल द्वारा विवाद किया गया है क्योंकि केओपीटी को अदेय यह राशि एचडीसी, केओपीटी को विरोध स्वरूप भुगतान किया गया अग्रिम दर्शाया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, यह न तो व्यय है और न ही रॉयल्टी। इसके अलावा, चूंकि आईएसएचपीएल का अभी भी यह मत है कि यह देय नहीं है और यह एक गलत नकदीकरण है और इसलिए, इसे "ऋण और अग्रिम" शीर्ष के अधीन दर्शाया गया है।</p>
<p>(ग). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश कार्यगत पूंजी के परिकलन के समय विविध देनदारियों को दो महीनों 'संपदा आय' और 'रेलवे टर्मिनल प्रभार' तक सीमित करता है। मौजूदा परिसंपत्ति की मद के रूप में आईएसएचपीएल द्वारा सुविचारित विविध देनदारियों मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है। यह नोट किया जाए कि महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों की प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में अनुसरित मौजूदा क्षेत्रों के रिफाइनमेंट को अधिसूचित करते हुए इस प्राधिकरण जारी किए गए आदेश दिनांक 30 सितम्बर 2008 के खंड 5 (iv) के अनुसार, लाइसेंस करार के अनुसार भूस्वामी पत्तनों को निजी परिचालकों द्वारा किए गए पुर्नभुगतानों अथवा अग्रिम को उस सीमा तक विविध देनदारियों के लिए सीमा के रूप में स्वीकार किया जाए कि वे पास-थू रूप में अन्यथा स्वीकार्य हों।</p>	<p>अन्य महापत्तनों की तरह आईएसएचपीएल कोई रेलवे प्रणाली परिचालित नहीं करता है और दिए जाने के लिए बड़ी संपदा नहीं है। इसलिए, यह प्रकट है कि संपदा किराये और टर्मिनल प्रभार हमारे मामले में पूरी तरह प्रासंगिक नहीं है। हालांकि सामान्यतः कार्गो और पोत संबंधित प्रभार महापत्तनों द्वारा अग्रिम में वसूल किए जाते हैं, परन्तु आईएसएचपीएल केवल बर्थ किराया प्रभार अग्रिम रूप में और कार्गो संबंधित प्रभार बिल पत्तन उपयोक्ताओं से वसूल करता है। विविध देनदारियां 30 दिनों की अनुमानित ऋण अवधि के आधार पर अनुमानित की गई है, इसलिए, इसे स्वीकृत किया जाए।</p>

	(घ). आईएसएचपीएल ने वर्ष 2008-09 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट रु0 612.24 लाख की राशि के विपरीत लागत विवरण में वर्ष 2008-09 के लिए विविध देनदारों के रूप में रु0 1612 लाख राशि पर विचार किया है। आईएसएचपीएल स्थिति स्पष्ट करें।	रियायत करार के अधीन यथापेक्षित, एचडीसी, केओपीटी के पक्ष में यूनियन बैंक ऑफ इंडिया, आईएफबी, चेन्नई द्वारा रु0 10 करोड़ की निष्पादन बैंक गारंटी जारी की गई थी। रु0 10 करोड़ की यह बैंक गारंटी एचडीसी, केओपीटी द्वारा 31 मार्च 2009 को नकदीकृत करवाई गई थी जिसपर विवाद है। कम्पनी को बैंक द्वारा भुगतान की गई बैंक गारंटी राशि को पूरा करने के लिए बैंक से अल्पावधि सुविधा प्राप्त करनी थी। हालांकि यह राशि, लेखों को अंतिम रूप दिए जाने के समय, मसौदा लेखों में वर्तमान देयता रूप में दर्शाया गया था, इसे पुनः वर्गीकृत किया गया है और बैंक द्वारा मंजूर किया गया यथा प्रतिभूत ऋण प्राप्त करने के लिए अप्रतिभूत ऋण, कागजी औपचारिकताओं के विलंबित अंतिम रूप में दर्शाया गया था। अपेक्षित औपचारिकताएं जून 2009 के दौरान पूरी हो गई थीं।  (उपयुक्त पुनः-वर्गीकरण संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 सितम्बर 2010 के साथ प्रेषित लागत विवरणों में नहीं दर्शाया गया था)।
2.	वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लागत विवरण में निर्दिष्ट अनुमानित कार्यगत पूंजी के संदर्भ में, आईएसएचपीएल निम्नलिखित प्रेषित/स्पष्ट करे:	
	(क). वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए क्रमशः रु0 557 लाख, रु0 533 लाख और रु0 533 लाख की अनुमानित विविध देनदारियों की हमारे द्वारा ऊपर दिए गए पैरा छ (2) (ग) में की गई टिप्पणी के आलोक में समीक्षा की जाए।	संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है।  (आईएसएचपीएल के संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 सितम्बर 2010 में प्रेषित विविध देनदारियों के अनुमानों को दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों के अनुसार ब्योरा द्वारा समर्थित नहीं किया गया है)।
	(ख). वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए क्रमशः रु0 700 लाख, रु0 800 लाख और रु0 1000 लाख की अनुमानित वस्तुसूची के संदर्भ में, आईएसएचपीएल मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए गणनाओं द्वारा इसका औचित्य बताए।	संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है।  पुर्जों की वस्तुसूची में बीमा पुर्जे और अन्य अभियांत्रिक एवं उपभोग्य शामिल हैं।  (आईएसएचपीएल ने मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों के अनुसार कोई गणनाएं नहीं भेजी हैं।)
II.	दरमान	
1.	आईएसएचपीएल ने दरमान में मौजूदा निर्धारित दरों में विविध गतिविधियों के लिए 25 प्रतिशत से 120 प्रतिशत वृद्धि की मांग की है। प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए मांगी गई वृद्धि को गणनाओं के साथ सेवा प्रदान करने की लागत के संदर्भ में न्यायोचित ठहराएं।	संशोधित दरमान भेजा गया है। पूर्व अनुभव के आधार पर अनुमानित अनुमानित लागत के संदर्भ में यह वृद्धि उपयुक्त है।  (आईएसएचपीएल द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 सितम्बर 2010 में 15 प्रतिशत से 46 प्रतिशत तक वृद्धि का प्रस्ताव किया है)।
2.	सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अधीन खंड 1.2 (ix) में दी गई ब्याज दर को प्रचलित ब्याज दर से अधुनातित करें।	आईएसएचपीएल संदर्भ बैंक के रूप में भारतीय स्टेट बैंक का अनुसरण करना चाहता है। प्रासंगिक खंड उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।
3.	पोत संबंधित प्रभार (भाग II) 300 अमेरिकी डॉलर प्रति विदेशगामी पोत का न्यूनतम बर्थ किराया प्रभार निर्धारित करने का औचित्य बताएं।	औसत जीआरटी 40,118 है और बर्थ सं. 4क में पोत का औसत विराम लगभग 52 घंटे है। इसे $(40,118 \times 0.0030 \times 52) = 6,258.41$ अमेरिकी डॉलर की बर्थ किराया राशि में परिवर्तित किया गया है। इसकी तुलना में, 300 अमेरिकी डॉलर का न्यूनतम बर्थ किराया प्रभार ज्यादा नहीं है।
4.	कार्गो संबंधित प्रभार (भाग III) मात्रा छूट: (क). वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए यातायात की अनुमानित मात्रा 2.30 मिलियन टन प्रतिवर्ष से कम है। ऐसी स्थिति में, 2.30	इस खंड को हटा दिया गया है। (संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 सितम्बर 2010 में, आईएसएचपीएल ने

	मिलियन टन से अधिक कार्गो के प्रहस्तन के लिए 20 प्रतिशत से 25 प्रतिशत के मौजूदा स्तर से दरमान के खंडों 3.1 और 3.2 की टिप्पणी (ii) के अधीन उल्लिखित मात्रा छूट बढ़ाने के कारण स्पष्ट करें। प्रस्तावित खंड स्पष्ट नहीं लगता है।	प्रस्तावित दरमान में मात्रा छूट खंड को खंड (xv) रूप में अनुसूची 3.1 एवं 3.2 से अनुसूची 1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तों में स्थानांतरित किया है और 2.3 मिलियन टन (कार्गो की किसी एकल मद के आयात एवं निर्यात) से अधिक किसी आयातक/निर्यातक द्वारा ऑफर की गई कार्गो की मात्रा के लिए 50 प्रतिशत की छूट बढ़ाई है।
(ख).	<u>घाटशुल्क एवं तट प्रहस्तन प्रभार:</u>  यह देखा गया है कि आईएसएचपीएल ने 'टीपी-2 से स्टेक यार्ड तक कार्गो ले जाना' से संबंधित गतिविधि को तट प्रहस्तन प्रभारों से घाटशुल्क प्रभारों में स्थानांतरित करते हुए तट प्रहस्तन प्रभारों से संबंधित मौजूदा प्रशुल्क मद को अलग-अलग किया है। ऐसा करते समय, यह नहीं दिखाया गया था कि आईएसएचपीएल ने कार्गो को टीपी-2 से स्टेक यार्ड में ले जाने की गतिविधि के स्थानांतरण के लिए 'तट प्रहस्तन प्रभार' और 'घाटशुल्क प्रभार' के लिए लागू मौजूदा इकाई दर में जरूरी समायोजन किए हैं। अतः आईएसएचपीएल से अनुरोध है कि टीपी-2 से स्टेक यार्ड में कार्गो को ले जाने की सेवा प्रदान करने की लागत के आधार पर मौजूदा इकाई दरों को उपयुक्ततः समायोजित करे और इस संबंध में गणनाएं भेजे।	घाटशुल्क प्रभार और तट प्रहस्तन प्रभार परिचालनात्मक पहचान के आधार पर संशोधित प्रस्ताव में उपयुक्ततः संशोधित किए गए हैं।  (आईएसएचपीएल ने गतिविधि के स्थानांतरण के लेखा पर 'घाटशुल्क' और 'तट प्रहस्तन प्रभार' की मौजूदा इकाई दर को समायोजित नहीं किया है)।
(ग).	भंडारण प्रभारों (खंड - ड 'भूमि किराया') की मौजूदा दर में लगभग 15 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं।	यह प्राक्धान निःशुल्क अवधि के बाद अति-विराम के मामले में प्रभारों की निरोधक लेवी के रूप में जरूरी है।
(घ).	भाग IV - अन्य सेवाओं के लिए प्रभार: (i). चूंकि धूल निवारण प्रस्तावित दरमान में घाटशुल्क अनुसूची के अंतर्गत आईएसएचपीएल द्वारा सूचीबद्ध सेवाओं में से एक है, इसलिए दरमान में प्रस्तावित पृथक् प्रशुल्क मद 4.10 को हटाया जाए।	इस खंड को हटा दिया गया है।
	(ii). आईएसएचपीएल स्पष्ट करे कि क्या 4.5 से 4.9 और 4.11 में उल्लिखित सेवाएं एमपीटी एक्ट द्वारा कवर गतिविधियां हैं और बीओटी करार में शामिल की गई हैं। यदि ऐसा है तो प्रस्तावित दरों का लागत विवरणों के साथ औचित्य बताएं और ऐसी सेवाओं से होने वाली आय को 2009-10 से 2012-13 के आय अनुमानों में लेखांकित की जाए।	संशोधित प्रस्ताव में इन खंडों की समीक्षा/संशोधन किया गया है। ये वैकल्पिक मदें हैं, जहां आईएसएचपीएल को विश्वास नहीं है कि क्या आयातक/पत्तन उपयोक्ता इन सेवाओं का उपयोग करेंगे अथवा नहीं। इसलिए, आईएसएचपीएल इसे वैकल्पिक सेवाओं के तहत दर्शा रहा है। जैसे और जब, आईएसएचपीएल ये सेवाएं पत्तन उपयोक्ताओं को प्रदान करेगा, तो लागत वहां होगी, जो बिलिंग/सेवाएं प्राप्त करने के समय निर्धारित की जा सकती है, क्योंकि हल्दिया में लेबर की अनिश्चितता है। सामान्यतः ये विशेष प्रकार के कार्गो एवं वैकल्पिक के प्रहस्तन के लिए संयोगिक अनुबंधी सेवाएं हैं। (सितम्बर 2010 के संशोधित प्रस्ताव में, आईएसएचपीएल ने मदें 4.5 - सीसीटीवी के माध्यम से अनुवीक्षण, अभिरक्षा एवं सुरक्षा और 4.10 - धूल निवारण प्रणाली के लिए प्रभार; समेकित मदें 4.8 एवं 4.9; मद 4.11 - अनुमोदित मूल्यांककों द्वारा स्टॉक का तिमाही सर्वेक्षण के लिए संशोधित दर रु 10/- प्रति मी.ट. से रु 3/- प्रति मी.ट. की गई है; और एक नई मद 'जलयान भंडारों के लिए प्रभार' रु 100/- प्रति मी.ट. पर प्रस्तावित की गई है)।



10.3. आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रस्ताव की प्रति केओपीटी को उसकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। केओपीटी ने इस संबंध में प्रतिसाद नहीं दिया था। तथापि, केओपीटी ने सितम्बर 2010 में आईएसएचपीएल द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव के संदर्भ में अपनी टिप्पणियां भेजी हैं, जोकि इस नोट के बाद वाले हिस्से में दी गई हैं।

11. केओपीटी से आईएसएचपीएल के प्रस्ताव पर कुछ बिन्दुओं पर उसकी विशिष्ट टिप्पणियां भेजने का अनुरोध किया गया था। हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दुओं और केओपीटी का प्रतिसाद नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र. सं.	हमारे द्वारा उठाए गए विशिष्ट बिन्दु	केओपीटी का प्रतिसाद
(i).	केओपीटी पुष्टि करे कि क्या आईएसएचपीएल द्वारा वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए भेजे गए आय ब्योरे आईएसएचपीएल के दरमान के अनुसार हैं।	<p>अभिलेखों के अनुसार, आईएसएचपीएल अपने ग्राहकों को बिना कोई सेवा-वार दर ब्योरा उपलब्ध करवाए समेकित बिल जारी कर रहा है। यह मुद्दा केओपीटी द्वारा टीएमपी के समक्ष उपयुक्त रूप से रखा गया था और टीएमपी ने इस मामले में आईएसएचपीएल से स्पष्टीकरण भी मांगा था। इस मामले में आगे हुई कार्यवाही के बारे में जानकारी नहीं है।</p> <p>तथापि, यह देखा गया है कि टीएमपी को प्रस्तुत किए गए लागत विवरण में, आईएसएचपीएल ने प्रभार के विभिन्न शीर्ष जैसे ऑन बोर्ड प्रभार, घाटशुल्क, तट प्रहस्तन प्रभार, सुपुर्दगी प्रभार आदि से आय का ब्योरा दर्शाया है। चूंकि आईएसएचपीएल बिना किसी ब्योरे के समेकित बिल जारी करता रहा है, इसलिए ऐसे विच्छेदन का आधार ज्ञात नहीं है।</p> <p>तथापि, आय के ऐसे शीर्षों से होने वाली आय की तुलना के लिए टीएमपी का दिया गया निदेश, लागत विवरण में आईएसएचपीएल द्वारा निर्दिष्ट, प्रभार के ऐसे शीर्षों से होने वाली स्वीकार्य आय आईएसएचपीएल के दरमान के अनुसार है; इसके ब्योरे दर्शाता विवरण तैयार किया गया है और इसे संलग्न किया गया है। इस संबंध में, यह भी उल्लेख किया जाए कि आईएसएचपीएल का मौजूदा दरमान 19 फरवरी 2007 को अधिसूचित किया गया था और यह 30 दिनों की समाप्ति के बाद अर्थात् 2006-07 के अंत में प्रभावी हुआ था। तदनुसार, 2006-07 से संबंधित आय दरमान के अनुसार नहीं है। बिल किए गए बर्ष किराया प्रभारों के ब्योरों के अभाव में, आईएसएचपीएल द्वारा प्रतिवेदित बर्ष किराया प्रभार आय से ऐसी तुलना लागत विवरण में नहीं की जा सकी।</p> <p>केओपीटी ने आईएसएचपीएल के दरमान के अनुसार शीर्ष वार स्वीकार्य आय के साथ आईएसएचपीएल द्वारा प्रतिवेदित वर्ष के शीर्ष वार आय आय की स्थिति की तुलनात्मक स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:</p>

I. प्रहस्तित कार्गो (टर्नो में)	विदेशी		3310000		3140000		2670000						
तटीय						0	300000	300000					
कुल						3310000	3440000	2970000					

(₹0 लाखों में)

विवरण	दरमान के अनुसार दर (₹0/मी. ट.)	2006-07		2007-08		2008-09	
		दरमान के अनुसार अधिकतम स्वीकार्य	आईएसएचपीएल द्वारा प्रतिवेदित स्थिति	दरमान के अनुसार अधिकतम स्वीकार्य	आईएसएचपीएल द्वारा प्रतिवेदित स्थिति	दरमान के अनुसार अधिकतम स्वीकार्य	आईएसएचपीएल द्वारा प्रतिवेदित स्थिति
II. ऑन बोर्ड प्रभार (जनशक्ति और मोबाइल उपकरण की आपूर्ति)							
विदेशी	9.57	316.77		300.50		255.52	
तटीय	5.74	0.00		17.23		17.23	
कुल		316.77	317.00	317.72	302.00	272.75	257.00
III. घाटशुल्क							
विदेशी	78.30	2591.73		2458.62		2090.61	
तटीय	46.98	0.00		140.94		140.94	
कुल		2591.73	2592.00	2599.56	2473.00	2231.55	2105.00

(₹0 लाखों में)

IV. टोट प्रहस्तन प्रमार							
विदेशी	91.33	3023.69		2868.39		2439.05	
तटीय	54.81	0.00		164.43		164.43	
कुल		3023.69	3024.00	3032.82	2896.00	2603.48	2466.00
V. सुपुर्गी प्रमार							
विदेशी	30.45	1007.90		956.13		813.02	
तटीय	18.27	0.00		54.81		54.81	
कुल		1007.90	1008.00	1010.94	965.00	867.83	822.00
VI कुल (II से V)		6940.08	6941.00	6961.04	6636.00	5975.60	5650.00

(ii). तटीय आवागमन में कई गुना वृद्धि पर विशेष जोर देते हुए आईएसएचपीएल द्वारा वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए लगाया गया यातायात अनुमान।

आईएसएचपीएल द्वारा वर्ष 2010-11 एवं 2011-12 के लिए यातायात पूर्वानुमान के मुद्दे पर, पहले की टिप्पणी दिसम्बर 2009 महीने में तैयार किए गए बिन्दुओं के अधीन दी गई थी। चूंकि तब स्थिति में कुछ परिवर्तन रहा था। इस मामले पर आगे निम्नलिखित मुद्दों पर विचार किए जाने की जरूरत है।

पिछले वर्ष के दौरान, सिल्टेशन/निकर्षण विशेषतः अकलैंड क्षेत्र में होने वाली कठिनाईयों की वजह से रीवर ड्राफ्ट में रुकावट रही है। इसके परिणामस्वरूप, विदेशों से कोकिंग कोयला ढोने वाले जलयानों को (जिन्हें बर्थ सं. 4क में प्रहस्तित किया जा रहा था) सेल की वजह से पारादीप के पूर्व तटीय पत्तनों, विशाखापत्तनम एवं गंगावरम में ज्यादा कार्गो उतारा जाता था। तथापि, देश के पूर्व भाग में अपने संयंत्रों के लेखा पर कोकिंग कोयले की जरूरत को पूरा करने के लिए, मै 0 सेल ने विशाखापत्तनम एवं गंगावरम के पत्तनों से तटीय संचलनों को रिसोर्ट किया है।

बर्थ सं. 4क में तटीय कोकिंग कोयला यातायात जो वर्ष 2008-09 के दौरान केवल 1.29 प्रतिशत (अर्थात् 6 पोतों में 34,645 मी.ट.) था, वास्तव में वर्ष 2009-10 में 10.78 प्रतिशत (अर्थात् 26 पोतों में 347,919 मी.ट.) हो गया था। (कैओपीटी ने विवरण भेजा है)। बर्थ सं. 4क के यातायात के आगे के विश्लेषण से, यह देखा गया है कि वित्तीय वर्ष 2009-10 के प्रथम 6 महीनों के दौरान बर्थ सं. 4क में कुल तटीय यातायात केवल 4.46 प्रतिशत था, परन्तु वित्तीय वर्ष 2008-10 की दूसरी छमाही में यह 16.71 प्रतिशत तक पहुंच गया था।

उपर्युक्त संबंध में, यह कहना उपयुक्त होगा कि एचडीसी के माध्यम से कोकिंग कोयले एवं अन्य कच्चे माल को बढ़ाना और तटीय पत्तनों में ज्यादा कार्गो उतारने से बचने के लिए, सेल ने सैंड-हैडों अथवा उड़ीसा तट में किसी अन्य गहरे जल स्थान पर ऐसे कार्गो की अंतरण-लदाई के लिए भावी उद्यमियों से रुचि की अभिव्यक्ति (ईओआई) आमंत्रित की है। इसी तरह की ईओआई कैओपीटी द्वारा भी निकाली गई है। ऐसे परिचालन के समय कुछ समय लगेगा, परन्तु यह महसूस किया गया है कि रूट के माध्यम से संचलन बढ़ाने की बजाय कुछ समयावधि में, सेल का ऐसा कोकिंग कोयला आयात उपर्युक्त अंतरलदाई परिचालनों के माध्यम से किया जाएगा।

इसी तरह, दुबाव की सर्वातम उपलब्धता के मद्देनजर, कैओपीटी ने हुगली नदी में ईडन चैनल खोलने के लिए प्रयास शुरू किए हैं जिसके लिए टैंडर पहले ही निकाले जा चुके हैं। यह कार्गो ढोने वाले पोत के लिए उच्चतर दुबाव की उपलब्धता सुनिश्चित करेगा जो सामान्यतः हल्दिया डॉक कॉम्पलेक्स विशेषतः बर्थ सं. 4क में तटीय कोकिंग कोयला यातायात के संचलन को और कम कर देगा।

उपर्युक्त कार्यवाहियों के मद्देनजर, कैओपीटी को लगता है कि वित्तीय वर्ष 2010-11 एवं 2011-12 में बर्थ सं. 4क में प्रहस्तित किए जाने वाले कुल यातायात के 50 प्रतिशत पर तटीय यातायात का आईएसएचपीएल का अनुमान ज्यादा है। तथापि, इन सभी विकास कार्यों पर कुछ समय लगेगा, कैओपीटी को लगता है कि पिछले वित्तीय वर्ष के दौरान बर्थ सं. 4क में अर्जित तटीय यातायात का प्रतिशत (अर्थात् 10.78 प्रतिशत) वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए भी सुविचारित किया जाए।

तथापि, आईएसएचपीएल ने पूर्वानुमान लगाया था, टीएमपी को उसे इसपर विस्तृत औचित्य उपलब्ध करवाने के लिए सलाह देने पर विचार करना चाहिए और इस मामले में ध्यान रखना चाहिए।

संयोगवश, आईएसएचपीएल ने वित्तीय वर्ष 2009-10 के लिए अपने प्रस्ताव दरमान में केवल 2.10

		<p>मिलियन टन यातायात के प्रहस्तन का अनुमान लगाया था जबकि उसी अवधि में बर्थ सं. 4क में वास्तव में 3.20 मिलियन टन का प्रहस्तन किया था। इसके मददेनजर और इस तथ्य की वजह से भी कि आईएसएचपीएल ने वर्ष 2010-11 एवं 2011-12 के लिए केवल 200 मिलियन टन का अनुमान लगाया है, टीएमपी को आईएसएचपीएल को इसके विस्तृत औचित्य के लिए सलाह देनी चाहिए।</p> <p>(तत्पश्चात, केओपीटी ने आईएसएचपीएल के संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 सितम्बर 2010 के आधार पर इस संबंध में उठाए गए विशिष्ट बिन्दुओं पर अपनी टिप्पणियां दी थीं जो इस टिप्पणी के बाद वाले भाग में दी गई हैं।)</p>
(iii).	<p>मशीनरियों की रिवेम्पिंग के लिए वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा रु० 19.50 करोड़ का अनुमानित व्यय।</p>	<p>आईएसएचपीएल ने न तो अपनी आवश्यकताओं के ब्योरे विशेष रूप से भेजे हैं और न ही उसने उल्लिखित अवधि के दौरान मशीनरियों की रिवेम्पिंग के लिए अपनी योजना के बारे में बताया है। बर्थ में संस्थापित मशीनरियां 2003 में शुरू की गई थीं और अब वे 7 वर्ष से अधिक पुरानी हैं।</p> <p>आईएसएचपीएल और केओपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार (खंड 3.8) के प्रावधानों के अनुसार, बर्थ में संस्थापित मशीनरियों की "मरम्मत और अनुरक्षण" आईएसएचपीएल का दायित्व है।</p> <p>"उपस्कर का पुनर्स्थापन" मुद्दे पर, लाइसेंस करार के खंड 3.8 (iii) में निम्नलिखित कहा गया है:</p> <p>"लाइसेंसधारी देय तारीखों से काफी पहले उपस्कर के पुनर्स्थापन के लिए अपनी लागत योजना तैयार करेगा और परिशिष्ट "X" में निर्धारित उपस्कर पुनर्स्थापन योजना के अनुसार उपस्कर बदला जाएगा।</p> <p>इस मामले पर लाइसेंस करार के परिशिष्ट "X" में निम्नलिखित बताया गया है:</p> <p>"लाइसेंसधारी देय तारीखों से काफी पहले उपस्कर के पुनर्स्थापन के लिए अपनी लागत योजना तैयार करेगा और तदनुसार यह सुनिश्चित करने के लिए उत्पाद निर्माता की सिफारिश के अनुसार तत्संबंधी उपस्कर के आर्थिक जीवनकाल के अनुसार उपस्कर को बदलेगा कि उपस्कर सामान्य टूट-फूट के लिए लाइसेंस की शुरुआत पर सही कार्य स्थिति में रहें।"</p> <p>इसी तरह, नुकसान एवं नष्ट की मरम्मत के मुद्दे पर लाइसेंस करार के खंड 3.8.(iv) में यह कहा गया है कि आईएसएचपीएल अपनी लागतों पर, मरम्मत, परियोजना सुविधाओं एवं सेवाओं अथवा उसके भाग, जो खोया, नष्ट, अथवा नुकसान हुआ हो, को बदलेगा अथवा ठीक करवाएगा।</p> <p>उपर्युक्त के मददेनजर और इस मामले में योजनाओं/कार्यक्रमों के किसी ब्योरे के अभाव में, यह संभव नहीं है कि इस मामले पर विशिष्ट टिप्पणी की जाए।</p> <p>टीएमपी, यदि ऐसा सुविचारित करता है, आईएसएचपीएल को प्रस्ताव में उसके द्वारा निर्दिष्ट अनुमान व्यय के ब्योरे उपलब्ध करवाने की सलाह दी जाए।</p>

12.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 25 अगस्त 2010 को केओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। आईएसएचपीएल का संशोधित प्रस्ताव उसके पत्र दिनांक 12 अगस्त 2010 के कवर के अधीन दाखिल किया गया था जिसमें हमारे पत्र दिनांक 23 जुलाई 2010 में उठाए गए कुछ महत्वपूर्ण मुद्दों को संबोधित नहीं किया गया था। आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमान में अनुमोदित दरों पर परिकल्पित आय उसकी समर्थक गणनाओं के साथ नहीं भेजी गई थी। तटीय संचलन में परिकल्पित तीव्र वृद्धि किसी यातायात अध्ययन के संदर्भ में न्यायोचित नहीं ठहराई गई थी और सेल ने भी तटीय यातायात के प्रस्तावित भाग पर अपना विरोध व्यक्त किया है। आईएसएचपीएल ने यह स्पष्ट नहीं किया है कि कोक एवं कोयला से इतर अन्य घटक प्रहस्तित क्यों नहीं किए जा सकें जब इसकी परिकल्पित क्षमता पूरी तरह से उपयोग नहीं की गई है। आईएसएचपीएल और केओपीटी के बीच कई मुद्दों, विशेषतः रॉयल्टी संबंधित मुद्दों, पर असहमति है। इस परिप्रेक्ष्य में और संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, आईएसएचपीएल से उसके प्रस्ताव पर एक बार दोबारा नजर डालने और अधुनातित प्रस्ताव अग्रहित करने तथा उसकी एक प्रति केओपीटी को उसकी टिप्पणियों के लिए तत्काल भेजने का अनुरोध किया गया था।

12.2. आईएसएचपीएल ने केओपीटी की टिप्पणियों पर अपनी प्रतिपुष्टि के साथ संयुक्त सुनवाई में लिखित निवेदन दाखिल किया था। लिखित निवेदन में आईएसएचपीएल द्वारा दिए गए मुख्य बिन्दु नीचे दिए गए हैं:

- यह करार इस आधार पर बीओटी परिचालक और केओपीटी के बीच हुआ था कि 9 से 9.5 मी. का डुबाव उपलब्ध है जो 27,000 टन से 31,000 टन के पार्सल आकारों के हैंडीमेक्स/पेनामेक्स पोतों के प्रहस्तन के लिए सहायक होगा। एक समयावधि में डुबाव 9.5 मीटर से 6.5 मीटर हो गया था, परिणामस्वरूप हैंडी मेक्स/पेनामेक्स के लिए क्रमशः 21,000 टन/26,000 टन के औसत पार्सल आकार के साथ पोत लाता है। पार्सल आकार में इस कटौती का बीओटी परिचालक पर काफी प्रभाव पड़ेगा।
- एचडीसी सभी पोतों के लिए दूसरी मांग का द्वितीय पत्तन होने के नाते, पोतों में कार्गो उपलब्धता हैच के मध्य में कैविटी के साथ पोतों की साइड दीवारों पर होगी। इससे कार्गो की उतराई और पोतों की सफाई के लिए और अधिक लेबर एवं उपस्कर का नियोजन हुआ है।
- एचडीसी में हाल ही के औद्योगिक विवाद के फलस्वरूप परिचालकों, कर्मचारियों एवं कामगारों के लिए लेबर दरों में 67 प्रतिशत से 90 प्रतिशत तक वृद्धि हुई है। वर्तमान दरों से 100 प्रतिशत से अधिक वृद्धि की मांग है जो वित्तीय वर्ष 2008-09 से 300 प्रतिशत की वृद्धि होगी। प्रशिक्षित जनशक्ति को बनाए रखने के लिए, आईएसएचपीएल पर दबाव है कि वह वेतनों में वृद्धि करे और कामगारों का एक बड़ा पूल बनाए।
- आईएसएचपीएल का ग्राहक के साथ करार सुनिश्चित उतराई गारंटी और विलंब के मामले में विलंबशुल्क है। करार में प्रेषित किए जाने वाले रैकों की न्यूनतम संख्या और न्यूनतम प्रहस्तन मुकसान के रूप में प्रावधान दिए गए हैं।
- संस्थापित किए गए उपस्कर 6 से 7 वर्षों से अधिक उपयोग में हैं, उपयोग की वजह से ज्यादा रखरखाव की अपेक्षा करते हैं। कुछ पीएलसी और अन्य इलेक्ट्रॉनिक्स तकनीकी खराबी से गुजर चुके हैं और बदले जाने की आवश्यकता है।

12.3. अनुस्मारक के बाद, आईएसएचपीएल ने अपने पत्र दिनांक 14 सितम्बर 2010 द्वारा संशोधित प्रस्ताव अग्रेषित किया था। इसने बताया था कि उसने मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों को ध्यानपूर्वक देखा गया है और प्रशुल्क के निर्धारण के लिए तैयार किया गया प्रस्ताव दिशानिर्देशों के अनुसार है और इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूपों में है। अधुनातित प्रस्ताव में आईएसएचपीएल द्वारा कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:

#### (i). यातायात और राजस्व

- (क). वित्तीय अनुमान वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः 26 लाख टन, 24 लाख टन और 23 लाख टन के यातायात पर आधारित है।
- (ख). विचाराधीन तीन वर्षों के दौरान, बर्थ सं. 4क में यातायात हस्तिद्वारा में डुबाव एवं लॉक गेट सीमाओं के कम होने जैसे गोदी बेसिन के भीतर बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए नई सुविधाएं प्रभावित होंगी। बड़े जलयानों में कार्गो ले जाने की वैश्विक प्रवृत्ति के मद्देनजर, तटीय कार्गो घटक में भी तेजी से वृद्धि होगी। इससे बर्थ सं. 4क में प्रहस्तित कार्गो में समग्र कमी आएगी और प्रहस्तित कुल कार्गो में तटीय कार्गो के घटक में काफी वृद्धि से राजस्व अर्जन पर प्रभाव पड़ेगा, जैसाकि आईएसएचपीएल द्वारा बताया गया है।
- (ग). आईएसएचपीएल ने बर्थ सं. 4क में यातायात के पूर्वानुमान के लिए विस्तृत नोट भेजा है। नोट में दिए गए मुख्य बिन्दु नीचे सारबद्ध किए गए हैं:
  - कोकिंग कोयला आयातों का औसत पार्सल आकार डुबाव में प्रगामी कमी की वजह से वर्ष 2005-06 में 28,500 मी.ट. से वर्ष 2009-10 में 22,400 मी.ट. हो गया है।
  - दो अनलोडरों में से एक अनलोडर के लिए वर्ष 2010-11 के दौरान योजनागत ढांचे की मरम्मतों एवं रिफरबिशमेंट से क्षमता 0.25 मिलियन टन तक कम हो जाएगी। वर्ष 2011-12 और 2012-13 में 60 दिनों की कुल अवधि के लिए शेष अनलोडर की मरम्मत भी करनी होगी। तदनुसार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात क्रमशः 2.6 मिलियन टन, 2.4 मिलियन टन और 2.3 मिलियन टन सुविचारित किया गया है।
  - एचडीसी में बर्थ सं. 2 और 8 एवं सितम्बर 2010 में धर्मा पत्तन की शुरुआत पर डुबाव, लॉक गेट सीमाओं, मोबाइल हारबर शुरुआत सहित विभिन्न अन्य कारक यातायात को वर्ष 2010-11 में बर्थ सं. 4क पर अधिकतम 2.60 मिलियन टन तक सीमित करेगा।
  - अगले 1 से 3 वर्षों में लॉक गेट के बाहर नई सुविधाओं के सृजन से कार्गो मात्रा में बढ़ोतरी होगी परन्तु गोदी बेसिन के भीतर कार्गो मात्रा पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा और इसलिए आईएसएचपीएल को लाभ नहीं होगा।
  - एचडीसी में उतराई के बाद रैकों की उपलब्धता में प्रगामी कमी आई है क्योंकि वर्ष 2009-10 एवं 2008-09 में ताप कोयला प्राप्तियों और लौह-अयस्क प्राप्तियों में क्रमशः 20 प्रतिशत तथा 15 प्रतिशत तक कमी आई है।

- वर्ष 2008-09, 2009-10 और 2010-11 में प्रथम तिमाही के दौरान प्रहस्तित तटीय कार्गो का अनुपात क्रमशः 1.13 प्रतिशत, 10.78 प्रतिशत और 24.07 प्रतिशत है। इसलिए, तटीय कार्गो वर्ष 2010-11 के लिए 25 प्रतिशत सुविचारित किया गया है। तटीय कार्गो की प्रगामी वृद्धि से, तटीय कार्गो का हिस्सा वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए क्रमशः 40 प्रतिशत और 50 प्रतिशत परिकल्पित किया गया है।
- बर्थ सं. 4क में सुविधा केवल बल्क में कार्गो आयात के लिए है। समी उपस्कर यूनिटायरेक्शनल प्रवाह के लिए अभिकल्पित किए गए हैं। ऐसा अभियंत्रिकृत उपस्कर बड़ी मात्राओं के लिए उपयुक्त है और इसलिए यह संभव नहीं है कि छोटी मात्राओं में विभिन्न कार्गो के मिश्रण का प्रहस्तन किया जाए।
- तदनुसार, बर्थ सं. 4क में प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित यातायात निम्नवत् होगा:
 

2010-11	-	2.60 मिलियन टन
2011-12	-	2.40 मिलियन टन
2012-13	-	2.30 मिलियन टन
- मीड को कम करने के लिए बड़े जलयानों के उपयोग पर जोर देने के लिए बल्क कार्गो हेतु लदान पत्तनों का रुझान बढ़ रहा है। इस प्रक्रिया द्वारा छोटे हैंडीमेक्स पोत वीड किए जा रहे हैं और केवल बड़े हैंडीमेक्स (पेनामेक्स आकार के निकट), पेनामेक्स और केप साइज पोतों का धीरे-धीरे उपयोग बढ़ रहा है। डुबाव सीमाओं एवं केप साइज पोतों के प्रहस्तन में असमर्थता के कारण पोतांतरण/माध्यमिक संचलन के कारण तटीय कार्गो बढ़ेगा। एचडीसी ने पोतांतरण और तेल जेट्टी से आगे लोक गेट के बाहर जेट्टियों के सुधार के लिए ईओआई जारी किया है। इसी तरह एचडीसी/केओपीटी की ओर अनुवर्ती संचलन के लिए सैंड हैडों/कोनिका सैंडों/धरमा में केप साइज पोतों में कार्गो लाने के लिए आयातकों/शिपिंग कम्पनियों द्वारा कोशिश की जा रही है। इन दोनों प्रयासों से तटीय संचलन में बहुत बढ़ोतरी होगी। वर्ष 2008-09 और 2009-10 में, आईएसएचपीएल द्वारा प्रहस्तित तटीय कार्गो क्रमशः 1.13 प्रतिशत और 10.78 प्रतिशत था और 2010-11 की अप्रैल-जून तिमाही में प्रहस्तित तटीय कार्गो 24.07 प्रतिशत है।

उपयुक्त के मददेनजर, तटीय कार्गो का 25 प्रतिशत वर्ष 2010-11 के दौरान उपयुक्त अनुपात है और उपयुक्त कारणों से अनुवर्ती वर्षों के दौरान तटीय कार्गो में 40 प्रतिशत से 50 प्रतिशत प्रगामी वृद्धि करनी होगी।

(घ). परिकल्पित प्रमुख मरम्मत कार्य हैं:

क्र. सं.	विवरण	दर	स्थिति
1.	जलयान अनलोडरों की अभियांत्रिक/ढांचागत मरम्मत	रु 5 करोड़ (लगभग)	यह प्रस्ताव पोर्टिक इंटरनेशनल लिमिटेड, सिंगापुर से दोनों जलयान अनलोडरों के लिए पहले से उपलब्ध है।
2.	दोनों अनलोडरों में मौजूदा पीएलसी/डब्ल्यूएफ ड्राइवों को बदलना	रु 5 करोड़ (लगभग)	मोबिलाइजेशन के साथ सिमेंन्स प्लेटफार्म पर एक एसयूएल के लिए कार्य आदेश नेक्स्ट जेन ऑटोमेशन लिमिटेड को पहले ही दिया जा चुका है। दूसरे एसयूएल के लिए कार्य आदेश आगे दिया जाएगा।
3.	डी.जी. सैटों की प्राप्ति	रु 3 करोड़ (केपेक्स)	प्रस्ताव प्राप्त किए गए हैं। कुछ तकनीकी प्रश्नों के लंबित निपटान के लिए पीओ जारी किया जाना है।
4.	रेलवे साइडिंग और चालित धर्म कांटे को बदलना	रु 1 करोड़ (लगभग)	मोबिलाइजेशन अग्रिम के साथ चालित धर्म कांटे को बदलने के लिए कार्य आदेश पहले ही जारी किया जा चुका है। रेलवे साइडिंग परिवर्तन बाद में किया जाएगा।
5.	कनवेयिंग प्रणालियों की रिवेम्पिंग	रु 2 करोड़ (लगभग)	अगले दो वर्षों में किया जाएगा।

6.	स्टेकयार्ड क्षमता की बढ़ोतरी	₹ 3.5 करोड़ (लगभग)	अगले दो वर्षों में किया जाएगा।
7.	लाइटिंग के लिए हाइ मस्ट टावर्स	₹ 80 लाख (लगभग)	अगले वर्ष में किया जाएगा।

सभी परिकल्पित मरम्मत/पुनर्स्थापन कार्य मौजूदा सुविधाओं को प्रौद्योगिकी से बनाए रखने के लिए है और क्षमता परिवर्धन से कोई संबंध नहीं है। यदि इन्हें नहीं किया जाता है तो परिचालन कुशलता का नुकसान होगा।

(ड.). अधुनातित प्रस्ताव दिनांक 14 सितम्बर 2010 में प्रशुल्क की प्रमुख मदों के लिए प्रस्तावित वृद्धि लगभग 15 प्रतिशत से लगभग 46 प्रतिशत है। मौजूदा दरें, प्रशुल्क की प्रमुख मदों के लिए प्रस्तावित वृद्धि के साथ प्रस्तावित दरें नीचे तालिकाबद्ध की गई हैं:

क्र.सं.	प्रमुख प्रशुल्क श्रेणी	मौजूदा दरें (₹)	प्रस्तावित दर 14.9.2010 (₹)	वृद्धि माँग (पूर्णांकित)
1.	बर्थ किराया (ओडो)	0.0025	0.003	20%
2.	जनशक्ति एवं मोबाइल उपकरणों की आपूर्ति	9.57	14	46%
3.	घाटशुल्क	78.30	105	34%
4.	तट प्रहस्तन प्रभार	91.35	120	31%
5.	सुपुर्दगी प्रभार	30.45	42	38%
6.	भूमि किराया	43.50	50	15%
7.	लदाई, पुनः लदाई एवं रिस्केकिंग	20	25	25%

12.4. आईएसएचपीएल द्वारा अपने मूल प्रस्ताव दिनांक 25 जून 2009, संशोधित प्रस्ताव दिनांक 12 अगस्त 2010 और उसके बाद संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 सितम्बर 2010 में प्रेषित समेकित आय एवं लागत विवरणों में यथा निर्दिष्ट प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति नीचे सारबद्ध की गई है:

(₹0 लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	मूल प्रस्ताव दिनांक 25 जून 2009			संशोधित प्रस्ताव दिनांक 12 अगस्त 2010				अधुनातित प्रस्ताव दिनांक 14 सितम्बर 2010			
		2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1.	यातायात (मिलियन टनों में)	2.1	2.0	2.0	3.23	2.3	2.3	2.3	3.23	2.6	2.4	2.3
2.	परिचालन आय	4177	3999	3999	7365	4856	4749	4640	7365	5378	5142	4829
3.	प्रतिलाभ के बाद निवल अधिशेष/घाटा	-2434	-2438	-2515	474	-2285	-2288	-2161	474	-1748	-2061	-2041
4.	परिचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष	(-) 58.3%	(-) 61%	(-) 62.9%	6.4%	(-) 47.1%	(-) 48.2%	(-) 46.6%	6.4%	(-) 32.5%	(-) 40.1%	(-) 42.3%
5.	परिचालन आय के प्रतिशत रूप में औसत निवल घाटा	(-) 60.73%			(-) 33.85%				(-) 27.1%			

12.5. केओपीटी ने यातायात पूर्वानुमान और मशीनरियों की रिवेम्पिंग पर अनुमानित व्यय के विशिष्ट मुद्दों पर अपनी और टिप्पणियां भेजी हैं जोकि नीचे सारबद्ध की गई हैं:

#### I. यातायात पूर्वानुमान:

(क). आईएसएचपीएल ने अपने प्रस्तावों दिनांक 9 जुलाई 2009, 12 अगस्त 2010 और 14 सितम्बर 2010 में निम्नलिखित यातायात पूर्वानुमान लगाए हैं:

(मिलियन टनों में)

विवरण	2010-11			2011-12			2012-13		
	प्रस्ताव दिनांक			प्रस्ताव दिनांक			प्रस्ताव दिनांक		
	9.7.09	12.8.10	14.9.10	9.7.09	12.8.10	14.9.10	9.7.09	12.8.10	14.9.10
विदेशी कार्गो	1.00	1.30	1.95	1.00	1.05	1.44	दर्शाया नहीं गया है।	0.80	1.15
तटीय कार्गो	1.00	1.00	0.65	1.00	1.25	0.96	दर्शाया नहीं गया है।	1.50	1.15
कुल	2.00	2.30	2.60	2.00	2.30	2.40	दर्शाया नहीं गया है।	2.30	2.30

- (ख). प्रथम दृष्ट्या, आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित यातायात पूर्वानुमान स्वीकार्य प्रतीत होता है। तथापि, केओपीटी टीएमपी की सूचना के लिए निम्नलिखित बातें कहना चाहता है:
- बर्थ सं. 2 और 8 को उपस्कर से सुसज्जित करने के लिए नियुक्त संविदाकार बर्थ सं. 2 में 11 अगस्त 2010 को और बर्थ सं. 8 में 14 अगस्त 2010 को परिचालन प्रारंभ कर चुका है;
  - केओपीटी ने नई शिपिंग लाइन (ईडन चैनल) खोलने के लिए कार्रवाई प्रारंभ कर दी है, जिसके लिए चैनल से इम्पेडिमेंट्स को हटाने के लिए आदेश और अन्य संबंधित कार्य पहले ही सौंपे जा चुके हैं और कार्य प्रगति पर है;
  - लॉक गेट की कुशलता में सुधार करने के लिए विभिन्न अध्ययन किए जा रहे हैं। केओपीटी ने लॉक गेट के मूल डिजाइनर का भी रुख किया है।
  - केओपीटी ने सालुखाली में अतिरिक्त पत्तन सुविधाओं के निर्माण का निश्चय किया है जोकि एचडीसी से 7 कि.मी. है। आईपीए परियोजना के साध्यता अध्ययन के लिए पहले ही विनियुक्त किया जा चुका है। परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण की कार्यवाही पर जारी
  - दो रीवरलाइन जेट्टियों का निर्माण बंधित गोदी प्रणाली के बाहर किया जा रहा है, जिसमें से एक पेनामेक्स आकार के पोतों के प्रहस्तन के लिए अभिकल्पित किया जा रहा है और अन्य छोटे आकार के पोतों एवं बाजों के प्रहस्तन के लिए है। दोनों जेट्टियों को 2-3 वर्षों में परिचालन में आने की संभावना है।
- (ग). आईएसएचपीएल बर्थ सं. 4क में प्रहस्तित किए जाने वाले तटीय कार्गो के अनुमान को भी वर्ष 2010-11 के लिए 50 प्रतिशत से 25 प्रतिशत किया गया है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए, आईएसएचपीएल ने क्रमशः 40 प्रतिशत और 50 प्रतिशत तटीय कार्गो के प्रहस्तन का अनुमान लगाया है।

कोकिंग कोयला के प्रहस्तन का उपर्युक्त प्रतिशत, विशेषतः 2011-12 और 2012-13 के पूर्वानुमान, प्रथम दृष्ट्या ज्यादा दिखाई देता है, धरमा पत्तन के शुरू होने के संभावित प्रभाव के बाद भी। तथापि, उड़ीसा एवं सैंडहैड के तटीय जलमार्गों में अंतर-लदाई परिचालन सेल और एचडीसी, केओपीटी द्वारा सक्रिय रूप से किया जा रहा है। यह उम्मीद है कि 2011-12 तक अंतर-लदाई परिचालन वास्तविकता में बदल सकता है। यह भी विदित है कि सेल उपयुक्त जलयानों द्वारा विज्ञापन जैसे तटीय पत्तनों से कोकिंग कोयले के स्थानांतरण के लिए टेंडर निकाला गया है। इससे कोकिंग कोयला के तटीय संचलन में और वृद्धि की संभावना है। इसलिए, इस स्थिति में यह संभव नहीं है कि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान कोकिंग कोयले के तटीय संचलन के प्रतिशत को इंगित करे, परन्तु 3 वर्षों की अवधि में परिवर्धित तटीय मात्रा का आईएसएचपीएल का अनुमान वास्तविकता में बदल सकता है। तथापि, केओपीटी को लगता है कि बर्थ सं. 4क में वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान प्रहस्तित किए जाने वाले तटीय कार्गो के प्रतिशत का अनुमान क्रमशः 35 प्रतिशत से 45 प्रतिशत किया जाए।

इसके अलावा, जैसाकि प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्रशुल्क चक्र के दौरान अर्जित स्वीकार्य सीमा से अधिक अधिशेष के समायोजन करने के लिए कहा गया है, आईएसएचपीएल का संशोधित अनुमान उपर्युक्त संशोधन के अधीन टीएमपी द्वारा सुविचारित किया जाए।

## II. प्रमुख मरम्मत एवं अनुरक्षण पर व्यय:

पहले आईएसएचपीएल ने इस लेखा पर प्रस्तावित व्यय के ब्योरे नहीं भेजे थे, जो अब उन्होंने विस्तार से प्रस्तुत किए हैं। इसी पर टीएमपी द्वारा विचार किया जाए।

12.6. केओपीटी ने अनुस्मारकों के बाद आईएसएचपीएल के मूल प्रस्ताव दिनांक 25 जून 2009 पर अपनी टिप्पणियां अपने ईमेल दिनांक 18 अगस्त 2010 द्वारा भेजी थीं। केओपीटी की टिप्पणियों की प्रति आईएसएचपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। केओपीटी की टिप्पणियां और उसपर आईएसएचपीएल की टिप्पणियां इस नोट के पूर्ववर्ती भाग में दी गई हैं।

संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, केओपीटी की टिप्पणियों पर आईएसएचपीएल प्रतिसाद की प्रति केओपीटी को उसकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। हमें केओपीटी का प्रतिसाद प्राप्त नहीं हुआ था।

12.7. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, आईएसएचपीएल ने पत्तन की टिप्पणियों के लिए केओपीटी को संशोधित प्रस्ताव अग्रेषित किया था। हमने भी केओपीटी से अनुरोध किया था कि वह संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजे। प्रतिसाद में, केओपीटी ने बताया है कि आईएसएचपीएल के मूल प्रस्ताव पर उसके द्वारा पहले की गई टिप्पणियां अभी भी अच्छी हैं। केओपीटी ने भी अपनी और टिप्पणियां भेजी थीं।

13. आईएसएचपीएल से उसके सितम्बर 2010 के संशोधित प्रस्ताव से प्रकट होने वाले स्पष्टीकरण/सूचना भेजने का अनुरोध किया गया था। हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दु और आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र. सं.	हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दु	आईएसएचपीएल का जवाब
1.	वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लागत विवरण में क्रमशः रु 325.60 लाख और रु 293.00 लाख राशि की अतिरिक्त ट्रेड छूट दर्शाई गई है। आईएसएचपीएल से अनुरोध है कि गणनाओं के साथ अतिरिक्त छूट के व्योरे भेजें।	आन्तरिक प्रोत्साहन अस्वीकृत किया गया है/मात्रा छूट के लिए पात्र है।  (आईएसएचपीएल का प्रतिसाद स्पष्ट नहीं है। आईएसएचपीएल ने अतिरिक्त ट्रेड छूट के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं।)
2.	आईएसएचपीएल ने वर्ष 2008-09 एवं 2009-10 के दौरान विविध सेवाएं प्रदान करने पर आय अर्जित की है और अनुवर्ती तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए भी इस लेखा पर आय का अनुमान लगाया है। तथापि, आईएसएचपीएल ने वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए विविध सेवाएं प्रदान करने पर आय का अनुमान नहीं दर्शाया है। आईएसएचपीएल से अनुरोध है कि वह यह पुष्टि करे कि उसने उक्त दो वर्षों के दौरान इस संबंध में कोई आय अर्जित नहीं की है और उसके क्या कारण हैं।	यह पुष्टि की गई है कि वित्तीय वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए विविध सेवाओं पर कोई आय अर्जित नहीं की गई थी क्योंकि तब ऐसे सेवाएं प्रदान करने के लिए पूरी सुविधाएं और व्यवस्था नहीं की गई थी।
3.	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए आय के अनुमानन हेतु आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित गणनाएं प्रस्तावित दरों पर आधारित पाई गई हैं। इसलिए, आईएसएचपीएल से अनुरोध है कि मौजूदा दरमान में निर्धारित दरों के आधार पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए आय अनुमान और गणनाओं द्वारा समर्थित अनुमानित यातायात भेजें।	आईएसएचपीएल ने अनुमानित यातायात के आधार पर प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए विस्तृत आय गणनाएं भेजी हैं।
4.	आईएसएचपीएल से हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 11 मई 2010 द्वारा अनुरोध किया गया था कि रिवेम्पिंग और मशीनरियों के संशोधन संबंधी व्यय को राजस्व व्यय मानने के कारण भेजें। इस संबंध में आईएसएचपीएल का उसके पत्र दिनांक 12 अगस्त 2010 द्वारा प्रतिसाद स्पष्ट नहीं है। आईएसएचपीएल से दोबारा अनुरोध है कि उक्त व्यय को राजस्व व्यय मानने के कारण स्पष्ट करें।	अनुमान के भाग के रूप में, कम्पनी ने डी.जी. सैट की खरीद और उच्च मस्त लाइट टॉवरों के संस्थापन के लिए बजट रखा है। ये नई परिसंपत्तियां हैं जो सृजित की जा रही हैं और इसलिए केपेक्स रूप में दर्शाया गया है। शेष व्यय राजस्व व्यय के रूप में दर्शाया गया है क्योंकि कोई नई परिसंपत्तियां सृजित अथवा खरीदी नहीं जा रही हैं परन्तु मौजूदा उपस्कर और मशीनरियों की मरम्मत की जा रही है अथवा नया बनाया जा रहा है जिसमें मौजूदा उपस्कर का ढांचागत संशोधन शामिल हो सकता है जो परिचालनात्मक सुविधा और कुशलता के लिए अपेक्षित पाया जाएगा। इनमें एबसोलेंट इलेक्ट्रॉनिक टेक्नॉलजी (पीएलसी)/वीवीवीएफ ड्राइव भी शामिल हैं जिसके लिए प्रणालियां, पुर्जें अभी उपलब्ध नहीं हैं और कम्पनी के पास इसके अलावा कोई विकल्प नहीं है कि सम्पूर्ण प्रणाली को बदला जाए और इस कार्यात्मक बनाया जाए।
5.	आईएसएचपीएल द्वारा उसके अधुनातित प्रस्ताव दिनांक 14 सितम्बर 2010 में सुविचारित प्रस्तावित प्रमुख मरम्मत कार्यों के संदर्भ में, आईएसएचपीएल ने एक सामान्य बयान दिया है कि सभी परिकल्पित मरम्मत/पुनर्स्थापन कार्य किसी भी तरह से	अनुभव के आधार पर, यह पाया गया है कि कई श्रेणी के कार्यों मूलतः परिकल्पित से ज्यादा प्रहस्तित किए जा रहे हैं और इसलिए मिश्रित की संभावना बहुत ज्यादा है विशेषतः गीले मौसम में। ऐसी स्थितियों से बचने के लिए और हमारे ग्राहक को



	क्षमता बढ़ाए जाने से संबंधित नहीं है। उस स्थिति में, अगले दो वर्षों। में स्टेकयार्ड की क्षमता को बढ़ाने के लिए परिकल्पित रु० 3.50 करोड़ के अनुमानित व्यय का औचित्य बताएं।	संतुष्ट करने के लिए, स्टेक यार्ड के कुछ क्षेत्रों को मिलाया जा रहा है। हालांकि ये क्षेत्र स्टेकर-रिक्लेमर्स की पहुंच में नहीं होंगे, परन्तु इसे मुख्य क्षेत्र से जोड़ दिए गए कोयले के साथ इस्तेमाल किया जा सकता है। स्टेकयार्ड बढ़ोतरी का यह उपाय केवल इस मुद्दे को देखने का जवाब है।  (आईएसएचपीएल ने स्टेकयार्ड बढ़ोतरी में प्रस्तावित कार्य की प्रकृति और अनुमानित लागत के लिए आधार/गणनाओं के बारे में नहीं बताया है)।
6.	आईएसएचपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए मशीनरियों के रिवेम्पिंग और सुधार के लिए क्रमशः रु० 900 लाख, रु० 500 लाख और रु० 250 लाख के राजस्व व्यय का अनुमान लगाया है। आईएसएचपीएल से अनुरोध है कि कार्य की प्रगति की स्थिति के साथ दस्तावेजी प्रमाण द्वारा समर्थित वर्ष 2010-11 में अभी तक इस संबंध में किया गया वास्तविक व्यय भेजा जाए और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए परिकल्पित कार्यों को शुरू करने की कार्यवाई प्रारंभ की जाए।	(क). चालित धर्मकांटे के लिए कार्य आदेश और उसके अग्रिम के लिए साक्ष्य भेजा गया है। इसे मानसून के बाद संस्थापित किया जाएगा क्योंकि ट्रैकों के नीचे बॉडिंग अपेक्षित है। (आईएसएचपीएल ने निजी पार्टी को रु० 15.35 लाख पर दिए गए कार्य आदेश दिनांक 1/3/2010 की प्रति और रु० 3.42 लाख की रसीद दिनांक 5-3-2010 की प्रति भेजी है)।  (ख). एक जलयान अनलोडर के लिए पीएलसी/वीवीवीएफ ज़ाइवों के लिए कार्य आदेश और अग्रिम का साक्ष्य भेजा गया है। यह जनवरी-मार्च तिमाही 2011 के लिए योजनाबद्ध किया गया है। (आईएसएचपीएल ने निजी पार्टी को रु० 236.00 लाख में दिए गए कार्य आदेश दिनांक 27 अगस्त 2010 की प्रति भेजी है)।  (ग). जलयान अनलोडरों की ढांचागत मरम्मतें भी जनवरी-मार्च 2011 तिमाही के लिए अनुसूचित की गई हैं जिसके लिए पोर्टक इंटरनेशनल लि०, सिंगापूर के साथ उनसे पहले ही प्राप्त की गई कोटेशन के आधार पर दरों को अंतिम रूप दिया गया है। (आईएसएचपीएल ने प्रस्तावित अन्य कार्यों के मामले में स्थिति/की गई कार्यवाई पर कोई ब्योरे नहीं भेजे हैं। रु० 1650 लाख के प्रस्तावित रिवेम्पिंग व्ययों में से आईएसएचपीएल ने केवल रु० 251.35 लाख के दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं।)

14.1. आईएसएचपीएल ने 20 सितम्बर 2010 को टीएमपी के कार्यालय में अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 सितम्बर 2010 का प्रस्तुतीकरण दिया था। आईएसएचपीएल से अनुरोध किया गया था कि वह मौजूदा दरों पर उसके द्वारा अनुमानित घाटे को पूरा करने के लिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान उसके द्वारा प्रस्तावित दरों में वृद्धि से अनुमानित गतिविधि वार अतिरिक्त आय भेजे।

14.2. आईएसएचपीएल ने प्रत्युत्तर दिया था और अतिरिक्त आय को परिमाणित किया था जो रु० 58.00 करोड़ के घाटे को पूरा करने के लिए विभिन्न प्रशुल्क मदों की वसूली से परिचालक को प्रोद्भूत होगी। ब्योरे नीचे दिए गए हैं:

(रु० करोड़ों में)

क.	बर्थ किराया प्रभार	-	1.00
ख.	कार्गो प्रहस्तन प्रभार		
	(i). ऑन-बोर्ड प्रभार	-	2.70
	(ii). घाटशुल्क प्रभार	-	16.50
	(iii). तट प्रहस्तन प्रभार	-	20.90
	(iv). सुपुर्दगी प्रभार	-	8.40
ग.	वैकल्पिक सेवाएं	-	8.50

58.00.

15. चूंकि केओपीटी द्वारा केडीसी तथा एचडीसी में भूमि तथा भवनों के लिए उसकी किराया अनुसूची के संशोधन के लिए दाखिल किए गए प्रस्ताव पर इस प्रस्ताव के साथ समानांतरतः कार्यवाही की गई थी, इसलिए केओपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह मौजूदा किराया अनुसूची तथा प्रस्तावित किराया अनुसूची के अनुसार देय पट्टा किराये पर आईएसएचपीएल द्वारा देय पट्टा किराये के बारे में। केओपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 10 तथा 11 जनवरी 2011 द्वारा अपेक्षित ब्योरे भेजे हैं। केओपीटी द्वारा भेजे गए ब्योरे नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

प्रकार	क्षेत्र (वर्ग मी.)	क्षेत्र	आईएसएचपीएल द्वारा दिसम्बर 2010 के लिए भुगतान किया गया मासिक किराया		केओपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्तावित दरमान के अनुसार आईएसएचपीएल द्वारा देय मासिक किराया		अभ्युक्तियां
			किराये की दर (₹/100 वर्ग मी.)	मासिक किराया 10.3 प्रतिशत की दर से सर्विस टैक्स सहित (₹)	किराये की दर (₹/100 वर्ग मी.)	मासिक किराया 10.3 प्रतिशत की दर से सर्विस टैक्स सहित (₹)	
पट्टा	103000.000	डीआईजेडबी	3238.04	36,78,704	2376.00	26,99,350	एलए के अनुसार 5.1 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि अथवा उस समय प्रचलित किराया अनुसूची, जो भी ज्यादा हो, के साथ एलए में निर्दिष्ट पट्टा किराया आईएसएचपीएल द्वारा देय है।
पट्टा	1795.000	डीआईजेड	2267.41	44,892	2376.00	47,042	एल तारीख के बाद आर्बिट्रेट किए गए और एलए प्राक्खानों के तहत शामिल नहीं है। किराया अनुसूची के अनुसार देय पट्टा किराया समय-समय पर लागू है।
भवन	112.110	डीजेड	73.55	9,096	71.00	8,780	
एलआईसी							
भूमि	715.000	डीआईजेड	2380.78	18,776	2376.00	18,738	
एलआईसी							
भूमि	1179.000	डीआईजेड	2380.78	30,960	2376.00	30,898	
एलआईसी							
भूमि	83.000	डीआईजेड	2380.78	2,180	2376.00	2,175	
एलआईसी							
भूमि	23.100	डीजेड #	1909.58	486	1906.00	486	
एलआईसी							
भूमि	15.000	डीजेड *	2338.04	386	2334.00	386	
एलआईसी							
डब्ल्यूएल	11		1710.36	20,746	2000.00	24,266	
एलआईसी							
डब्ल्यूएल	10		1710.36	18,880	2000.00	22,060	
एलआईसी							

# किराया अनुसूची की अनुसूची 1.1 की टिप्पणी (1) के अनुसार, गोदी जोन के लिए लागू भूमि दर जमा गोदी जोन के लिए भूमि दर और कार्यालय, बैंकों, कर्मशालाओं आदि के लिए कमर्शियल जोन हेतु भूमि दर के बीच दर में भिन्नता का 50 प्रतिशत देय है।

\* किराया अनुसूची की अनुसूची 1.1 की टिप्पणी (1) के अनुसार, गोदी जोन के लिए लागू भूमि दर जमा गोदी जोन के लिए भूमि दर और दुकानों, बाजारों, नर्सिंग होम, आदि के लिए कमर्शियल जोन हेतु भूमि दर के बीच दर में भिन्नता का 50 प्रतिशत देय है।

16. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

17. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

- आईएसएचपीएल का मौजूदा दरमान 31 मार्च 2009 की वैधता के साथ जनवरी 2007 में अनुमोदित किया गया था। आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता समय-समय पर 30 सितम्बर 2010 तक इस शर्त पर विस्तारित की गई थी कि स्वीकार्य लागत से अधिक अतिरिक्त अधिशेष और 1 अप्रैल 2009 के बाद की अवधि के लिए आईएसएचपीएल को प्रोदभूत होने वाला स्वीकार्य प्रतिलाभ अगले प्रशुल्क चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

आईएसएचपीएल ने वर्ष 2008-09 तक के वास्तविक आंकड़ों और वर्ष 2009-10 से 2011-12 के अनुमानों के साथ जून 2009 में अपना प्रारंभिक प्रस्ताव दाखिल किया था। तत्पश्चात, चूंकि वित्तीय वर्ष 2009-10 समाप्त हो चुका था, हमारे अनुरोध पर, आईएसएचपीएल ने वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों से प्रस्ताव को संशोधित किया था और अगस्त 2010 में संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, आईएसएचपीएल ने अपने पत्र दिनांक 14 सितम्बर 2010 द्वारा संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। इस मामले की कार्यवाही के दौरान प्रेषित प्रासंगिक स्पटीकरणों/अतिरिक्त सूचना के साथ आईएसएचपीएल का संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 सितम्बर 2010 इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

- (ii). आईएसएचपीएल का मौजूदा प्रशुल्क वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति पर विश्वास करते हुए जनवरी 2007 में निर्धारित किया गया था। मार्च 2006 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 द्वारा प्रदान किए गए अधिकार अनुसार, प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करनी होती है। संयोगवश, जनवरी 2007 में प्रशुल्क आदेश पारित करते समय, वर्ष 2006-07 की लागत स्थिति आईएसएचपीएल के पूर्व निष्पादन विश्लेषण में सुविचारित की गई थी जो अनुमान स्तर पर था। अतः यह जरूरी हो जाता है कि वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में वर्ष 2006-07 के अनुमानों की भी तुलना की जाए।

आईएसएचपीएल ने जनवरी 2007 में निर्धारित प्रशुल्क लागू करते हुए भी वर्ष 2009-10 के दौरान सुविधाओं का परिचालन किया है। अतः वर्ष 2006-07 से 2009-10 के दौरान आईएसएचपीएल के वास्तविक प्रत्यक्ष एवं वित्तीय निष्पादन पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

- (iii). (क). प्रशुल्क निर्धारित करते समय विश्वास किए गए अनुमानों एवं वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक आईएसएचपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

(यातायात मिलियन टनों में)

विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	कुल
अनुमान	2.78	2.46	2.63	7.87
वास्तविक	3.31	3.14	2.68	9.13
भिन्नता	+18.92%	+27.56%	+1.98%	+16.01%

आईएसएचपीएल ने आर्थिक मंदी की वजह से पिछले दो वर्षों में बाजार की स्थिति की तुलना में वर्ष 2008-09 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक यातायात में काफी कमी दर्ज की है। अनुमानों की तुलना में वास्तविक यातायात में कुल सकारात्मक भिन्नता वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए 16.01 प्रतिशत परिगणित होती है।

- (ख). वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में आईएसएचपीएल द्वारा प्रतिवेदित परिचालन आय इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है। वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लागत विवरण में प्रतिवेदित परिचालन आय तत्संबंधी वर्षों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की तुलना में क्रमशः ₹ 8.53 लाख और ₹ 67.49 लाख कम बताया गया है। कम बताए जाने के कारण अभी स्पष्ट नहीं किए गए हैं। लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार परिचालन आय इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है, भिन्नता पर 'वैकल्पिक/विविध सेवाओं से आय' के अधीन सुविचारित किया जा रहा है।

जब यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि क्या आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित आय ब्योरे आईएसएचपीएल के अनुमोदित दरमान के अनुसार हैं तो केओपीटी ने इस संबंध में गणनाएं भेजी थीं जो आईएसएचपीएल द्वारा प्रतिवेदित आंकड़ों से आंतरिक भिन्नता दर्शाते हैं। यह नोट किया गया है कि केओपीटी ने मिलियन टनों में पूर्णांकित यातायात आंकड़ों पर विचार किया है, आईएसएचपीएल द्वारा प्रतिवेदित आय आंतरिक भिन्नता को देखते हुए। अतः आईएसएचपीएल और केओपीटी द्वारा प्रेषित गणनाओं में कोई महत्वपूर्ण भिन्नता नहीं है।

आईएसएचपीएल ने उक्त वर्षों के दौरान अपने द्वारा अर्जित की वास्तविक परिचालन आय के लिए गणनाएं भेजी हैं। वास्तविक आय मौजूदा दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार पाई गई है, सिवाय पूर्ववर्ती अनुच्छेद में उल्लिखित भिन्नता के।

यदि आईएसएचपीएल द्वारा समेकित दर आधार पर बिल तैयार किए जाते हैं तो यह केओपीटी से संबंधित मामला है, क्योंकि यह बिलिंग का मामला है जो आईएसएचपीएल और केओपीटी के बीच निपटा लिया जाना चाहिए। इस संबंध में हमें उपयोक्ताओं से कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है। तथापि, यह जरूरी है कि आईएसएचपीएल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक आय दरमान में निर्धारित दरों के साथ करार में हो।

मौजूदा दरमान के प्रावधानों के अनुसार, 20 प्रतिशत की मात्रा छूटा एकल आयातक/निर्यातक द्वारा 2.3 मिलियन टन से अधिक कार्गो के प्रहस्तन के लिए ऑनबोर्ड तथा घाटशुल्क दरों पर स्वीकृत की जाएगी। आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित, आईएसएचपीएल द्वारा परिचालित बर्थ सं. 4क के मामले में सेल

एकमात्र उपयोक्ता है। आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित आय गणनाओं से यह देखा गया है कि उपर्युक्त प्राक्धानों के अनुसार आईएसएचपीएल द्वारा स्वीकृत मात्रा छूट केवल विदेशी कार्यों तक सीमित रखी गई है और तटीय मात्रा को इस प्रयोजन के लिए लेखा में नहीं लिया गया है। छूट प्रयोजन के लिए तटीय मात्रा पर विचार नहीं करने का कारण बिना स्पष्ट किए रह गया है। किसी भी स्थिति में, इस संबंध में उपयोक्ता की ओर से कोई आपत्ति नहीं है।

गणनाओं से यह भी देखा गया है कि वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान आईएसएचपीएल ने दरमान में विनिर्दिष्ट छूट से अधिक उपयोक्ता को क्रमशः ₹ 325. 60 लाख और ₹ 293.00 लाख की अतिरिक्त छूट पारित की है। इस अतिरिक्त छूट के लिए आधार और गणनाएं भेजने पर विशिष्ट प्रश्न किए जाने के बावजूद आईएसएचपीएल का का प्रतिसाद नहीं मिला है। चूंकि स्वीकृत की गई अतिरिक्त छूट दरमान के दायरे से बाहर है, इसलिए हमारे विश्लेषण में इस लेखा पर किसी कटौती पर विचार नहीं किया गया है।

परिचालन आय के ब्योरे की गणनाओं से यह भी प्रकट हुआ है कि आईएसएचपीएल ने वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए विविध/वैकल्पिक सेवाओं से किसी आय पर विचार नहीं किया है और स्पष्ट रूप से इस स्थिति की पुष्टि की गई है कि ऐसी सेवाएं प्रदान करने के लिए सम्पूर्ण सुविधाएं और व्यवस्था उस समय स्थापित नहीं की गई थी। आईएसएचपीएल द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।

प्रशुल्क निर्धारण के समय विश्वास किए गए अनुमानों के विपरीत आईएसएचपीएल के निष्पादन का विश्लेषण करने के प्रयोजन से वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए सुविचारित परिचालन आय नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	कुल
लागत विवरण के अनुसार परिचालन आय	6661.02	6419.74	6322.60	19403.36
जोड़ें: लागत विवरण में कई दिखाई गई आय	8.53	67.49	-0.05	
लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार परिचालन आय	6669.55	6487.23	6322.55	19479.33
जोड़ें: अतिरिक्त प्रोत्साहन	325.60	293.00	-	
हमारे द्वारा सुविचारित परिचालन आय	6995.15	6780.23	6322.55	20097.93
विश्वास किए गए अनुमान	5280.08	5356.35	5726.51	16362.94
वास्तविकताओं और अनुमानों के बीच भिन्नता	+32.48%	+26.58%	+10.41%	+22.83%

तीन वर्षों की परिचालन आय में कुल भिन्नता 20 प्रतिशत से ज्यादा है जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है।

(ग). वर्ष 2006-07 से 2008-09 के परिचालन व्यय, मूल्यहास, प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिचय्य, वित्तीय एवं विविध आय तथा व्यय निम्नलिखित शर्तों के अधीन तत्संबंधी वर्षों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित सुविचारित किए गए हैं:

- (1). इस प्राधिकरण ने आईएसएचपीएल का मौजूदा दरमान अनुमोदित करते हुए आदेश दिनांक 25 जनवरी 2007 के पैरा 10 (iv) (ख) द्वारा दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राजस्व हिस्सेदारी के बराबर आईएसएचपीएल द्वारा उद्धरित राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी के 91.33 प्रतिशत पर विचार किया था, मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के प्राक्धानों के अनुसार। यही दृष्टिकोण अनुसरित करते हुए, वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक रॉयल्टी का 91.33 प्रतिशत पिछले विश्लेषण में पास-थ्रू रूप में सुविचारित किया गया है। कैंओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच विवाद नहीं सुलझा है।

- (ii). प्रशुल्क आदेश दिनांक 25 जनवरी 2007 के पैरा (iv) (ग) में यथा उल्लिखित, विलंबशुल्क प्रभार पास-थू रूप में सुविचारित नहीं किए गए थे क्योंकि आईएसएचपीएल ने इस संबंध में अपेक्षित ब्योरे नहीं भेजे थे। आईएसएचपीएल को कुशला संबंधित प्रशुल्क योजना (ईएसटीएस) लेकर आने की सलाह दी गई थी। इसलिए, जनवरी 2007 के प्रशुल्क आदेश में अनुसरित स्थिति बनाए रखने के लिए विलंबशुल्क व्यय को स्वीकार नहीं किया गया था।
- (iii). वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित, प्रशासन व्ययों में क्रमशः ₹ 62.37 लाख, ₹ 15.91 लाख तथा ₹ 12.24 लाख के संदेहपूर्ण ऋणों के लिए प्राक्धान संबंधी प्राक्धान की मद शामिल है। इस मद को जनवरी 2007 में प्रशुल्क के निर्धारण के समय प्रासंगिक वर्षों के लिए सुविचारित प्रशासन व्ययों के अनुमानों में शामिल नहीं किया गया था। इसके अलावा, आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमान में शामिल प्राक्धानों के अनुसार, सेवाएं प्रासंगिक प्रभारों के अग्रिम भुगतान पर प्रदान की जाती हैं। उपर्युक्त के मद्देनजर, संदेहपूर्ण ऋणों के लिए प्राक्धान को पूर्व विश्लेषण में पास-थू रूप में सुविचारित किया गया है।
- (iv). वर्ष 2008-09 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित बैंक प्रभारों में बर्थ सं. 4क में सुविधाओं के निर्माण के लिए ₹ 11.32 लाख का 'ऋण प्रक्रिया शुल्क' तत्व शामिल है। प्रशुल्क नीति दिशानिर्देशों के अनुसार, लागू दर पर प्रतिलाम नियोजित पूंजी पर लागू है, जिसमें इक्विटी एवं ऋणों द्वारा निधियित परिसंपत्तियां शामिल हैं। इसलिए, आईएसएचपीएल द्वारा भुगतान किया गया ऋण प्रक्रिया शुल्क पिछले विश्लेषण में पास-थू रूप में सुविचारित नहीं किया गया है।
- (ख). वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए नियोजित पूंजी लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रदर्शित निवल अचल परिसंपत्ति स्थिति के आधार पर सुविचारित की गई है और कार्य पूंजी प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित की गई है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.9 कार्य पूंजी की स्वीकार्यता के लिए प्रतिमानक निर्धारित करता है। सुविचारित कार्य पूंजी के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:
- (i). प्रतिमानकों के अनुसार, भारतीय रेलवे द्वारा देय दो महीनों की संपदा आय तथा दो महीनों के टर्मिनल प्रभार स्वीकार्य विविध देनदारों के लिए सीमित हैं। इस प्राधिकरण ने 30 सितम्बर 2008 को एक आदेश पारित किया था जो विविध देनदारों के हिस्से के रूप में लिए जाने वाले एलए के साविधिक दायित्वों से उत्पन्न होने वाली कुछ मदों पर आउटफ्लो की अनुमति प्रदान करता है। आईएसएचपीएल ने, यह स्वीकार करते समय कि संपदा आय और रेलवे परिचालन उसके मामले में प्रासंगिक नहीं हैं, कहा था कि विविध देनदार कार्यों संबंधित प्रभारों की 30 दिनों की ऋण अवधि के आधार पर सुविचारित किए गए हैं और इसे ही स्वीकृत करने के लिए अनुरोध किया गया था। आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमान के खंड 1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तों के खंड (i) के अनुसार, कार्यों संबंधित प्रभार सामानों को हटाने से पहले भुगतान किए जाएंगे। इसलिए, कार्य पूंजी में विविध देनदारों के मूल्य पर विचार करने का प्रश्न ही नहीं उठता है। इसके अलावा, आईएसएचपीएल ने एलए के अनुसार लाइसेंसदाता को किए गए पूर्वभुगतानों/अग्रिमों के कोई ब्योरे नहीं भेजे हैं। एलए के प्राक्धानों के अनुसार, पट्टा किराया एक महीना अग्रिम देय होता है। इस स्थिति पर विचार करते हुए, इस प्राधिकरण ने प्रासंगिक वर्षों के लिए आईएसएचपीएल द्वारा वास्तव में भुगतान किए गए वार्षिक पट्टा किराये के आधार पर एक महीने का औसत पट्टा किराया 'विविध देनदारियां' के मूल्य रूप में स्वीकृत किया था।
- (i). प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित कैपिटल पुर्जों की वस्तुसूची पर सीमा एक वर्ष क औसतन उपभोग है और वस्तुसूची की अन्य मदों पर सीमा ईधन के अलावा भंडारों के छह महीनों का औसत उपभोग है, जैसाकि मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है।

आईएसएचपीएल ने बताया है कि उसके द्वारा सुविचारित वस्तुसूची मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है। तथापि, इसने उक्त वर्षों के लिए वस्तुसूची का वास्तविक उपभोग प्रेषित नहीं किया है। इसके अलावा, आईएसएचपीएल द्वारा न तो लागत विवरण दाखिल किए गए हैं और न ही लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान भंडारों तथा पुर्जों के उपभोग के वास्तविक मूल्य के ब्योरे भेजे हैं। प्रतिमानकों के अनुसार वस्तुसूची सीमा परिगणित करने के लिए अपेक्षित मूल डाटा के अभाव में, आईएसएचपीएल द्वारा प्रतिवेदित वस्तुसूची का मूल्य सत्यापित नहीं किया जा सका। अतः वस्तुसूची के मूल्य को कार्य पूंजी के प्रयोजन के लिए उक्त तीन वर्षों के लिए 'शून्य' रूप में लिया गया है।

- (ii). प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित रोकड़ शेष पर सीमा एक महीने के रोकड़ व्यय है। वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित रोकड़ शेष प्रतिमानकों के अनुसार मूल्यहास के अलावा एक माह के अधुनातित परिचालन व्ययों तथा उपरिव्ययों तक सीमित है।
- (iii). वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रेषित वर्तमान देयताएं बिना किसी बदलाव के सुविचारित की गई हैं।
- (iv). आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रेषित संशोधित मौजूदा परिसंपत्तियों और मौजूदा देयताओं पर विचार करते हुए, इन तीन वर्षों के लिए कार्यगत पूंजी नकारात्मक पाई गई है और इसलिए 'शून्य' माना गया है।
- (घ). 3.00 मिलियन टन प्रति वर्ष की दर से टर्मिनल की क्षमता पर विचार करते हुए, वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान वास्तविक क्षमता उपयोगिता क्रमशः 110.20 प्रतिशत, 104.60 प्रतिशत और 89.40 प्रतिशत परिगणित होता है। तदनुसार, उक्त तीन वर्षों के लिए नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ तत्संबंधी वर्षों के लिए लागू अधिकतम दर पर स्वीकृत किया गया है।
- (ङ). उपर्युक्त समायोजनों के अधीन, वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रतिलाभ के बाद अधिशेष स्थिति क्रमशः ₹ 691.38 लाख, ₹ 486.19 लाख और ₹ 222.36 लाख, सभी तीन वर्षों के लिए कुल ₹ 1379.93 लाख है।
- (ज). अनुमानों की तुलना में आईएसएचपीएल के वास्तविक निष्पादन में भिन्नताएं, मुख्य पैरामीटरों के मामले में, नीचे दी गई तालिका में दी गई हैं:

(₹ लाखों में)

विवरण	2006-07 से 2008-09 का जोड़		
	अनुमान	वास्तविक	भिन्नता
यातायात (मिलियन टनों में)	7.87	9.13	+16.01%
परिचालन आय	16,362.94	20,097.93	+22.83%
परिचालन व्यय (उपरिव्यय सहित)	10,267.93	11,872.24	+15.62%
नियोजित पूंजी	28,092.96	28,117.44	+0.09%
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की दर	15%, 16% & 16%	20.55%	+31.14%

पूर्व अधिशेष के समायोजन के लिए जमा या घटा 20 प्रतिशत की निष्पादन भिन्नता निर्धारित करते समय मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 प्रत्यक्ष एवं वित्तीय दोनों निष्पादन की समीक्षा विनिर्दिष्ट करता है। परिचालन आय और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की दर में भिन्नता 20 प्रतिशत की निर्धारित सीमा से ज्यादा है। आरओसीई की दर में 31.14 प्रतिशत की तीव्र वृद्धि पर विचार करते हुए, पूर्व अधिशेष दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट समायोजित किया जाना है। तदनुसार, वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए स्वीकार्य लागत तथा अनुमत्त प्रतिलाभ से अधिक कुल निवल अधिशेष का 50 प्रतिशत राशि ₹ 689.97 लाख अब निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में समायोजित किया गया है।

- (iv). जैसाकि पहले बताया गया है, मौजूदा दरमान की वैधता 31 मार्च 2009 को समाप्त हो चुकी है और इस तारीख के बाद प्रदान किया गया विस्तार इस शर्त के अधीन था कि 1 अप्रैल 2009 के बाद की अवधि के लिए आईएसएचपीएल को स्वीकार्य लागत तथा अनुमत्त प्रतिलाभ से अधिक होने वाला अतिरिक्त अधिशेष निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2009-10 के दौरान परिचालक के वास्तविक निष्पादन का विश्लेषण किया गया है।

वर्ष 2009-10 के दौरान वास्तव में प्रहस्तित यातायात 3.23 मिलियन टन प्रतिवेदित किया गया है। लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित परिचालन आय ₹ 7365.20 लाख है, जो मौजूदा प्रशुल्क अनुसूची पर आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित गणनाओं के साथ समर्थित दिखाई देती है।

आईएसएचपीएल की गणनाओं से यह देखा गया है कि उसने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान प्रहस्तित तटीय मात्रा के लिए प्रशुल्क मद 'तट प्रहस्तन प्रभार' के मामले में तटीय कार्यों के लिए लागू रियायत स्वीकृत नहीं की है। इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि आईएसएचपीएल ने अप्रैल 2009 में 'तट प्रहस्तन प्रभार' पर तटीय रियायत की अनुप्रयोजनीयता पर स्पष्टीकरण मांगा मांगा था और आईएसएचपीएल को हमारे पत्र दिनांक 18 जून 2009 द्वारा यह स्पष्ट किया गया था कि चूंकि तट प्रहस्तन प्रभारों के अधीन निर्धारित गतिविधियों में तटीय रियायत के लिए पात्र कुछ तत्व शामिल हैं, इसलिए जब तक कि मौजूदा समेकित प्रशुल्क को रियायती

प्रशुल्क के लिए पात्र गतिविधियों और रियायती प्रशुल्क के लिए अपात्र गतिविधियों में अन्तर दर्शाने के लिए उपयुक्त ढंग से अलग-अलग किया जाए। आईएसएचपीएल को उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए जो उस समय देय था, उसके प्रस्ताव में उक्त प्रशुल्क मद को उपयुक्ततः अलग-अलग करने की सलाह भी दी गई थी। विचार करते हुए कि जून 2009 में स्थिति स्पष्ट नहीं थी, स्पष्टीकरण जारी करने के बाद भी प्रासंगिक प्रशुल्क मद पर तटीय रियायत नहीं देना अनुपयुक्त लगता है। जुलाई 2009 से मार्च 2010 तक इस संबंध में आईएसएचपीएल द्वारा अर्जित अधिक आय यथामूल्य आधार पर परिगणित की गई है जो लगभग ₹ 95.35 लाख होती है। इस संबंध में कोई शिकायत संबद्ध उपयोक्ता से प्राप्त नहीं हुई है। चूंकि टर्मिनल मुख्यतः एक उपयोक्ता को सेवा प्रदान करता है, यह सुविधाजनक लगता है कि तटीय रियायत नहीं स्वीकार करने से अर्जित आय अधिशेष के रूप में माना जाए और इसे भावी प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाए। यह अंगीकृत दृष्टिकोण सरकार की तटीय नीति का उत्संघन में आईएसएचपीएल की कार्यवाई को माफ करने के रूप में नहीं देखा जा सकता, परन्तु केवल वह तरीका सुनिश्चित करना जिससे अदेय अर्जन परिचालक द्वारा न रखी जा सके।

लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित परिचालन व्यय इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं परन्तु रॉयल्टी और विलंबशुल्क प्रभारों के समायोजन के अधीन, जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में दिया गया है। इसके अलावा, आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित बीमा नीतियों के ब्योशों से देखा गया है, एक पॉलिसी लाम के नुकसान से संबंधित है। एलए का खंड 7.1 (वाई) आईएसएचपीएल से अपेक्षा करता है कि वह नुकसान, क्षति, बर्ध के नुकसान, टर्मिनल क्षेत्र और बाजार दर पर पुनर्स्थापन के लिए टर्मिनल पर अनुबंधी सुविधाओं को कवर करने के लिए बीमा करवाए। लाम के नुकसान के लिए लिया गया बीमा कवर एलए के अनुसार नहीं है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि हाल ही में चेन्नई इंटरनेशनल टर्मिनल प्रा० लि० (सीआईटीपीएल) में प्रशुल्क निर्धारित करते समय, 'लाम के नुकसान' के लिए लिया गया बीमा कवर स्वीकार्य ब्ययों के रूप में स्वीकृत नहीं किया गया था। अतः इस संबंध में आईएसएचपीएल द्वारा भुगतान की गई प्रीमियम राशि ₹ 2.13 लाख पर विचार नहीं किया गया है।

मूल्यहास, प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिष्य, वित्तीय और विविध व्यय लेखापरीक्षित लेखों में यथा प्रदर्शित सुविचारित किए गए हैं। यह देखा गया है कि वर्ष 2009-10 के लिए ₹ 173.29 लाख के कुल प्रबंधन तथा प्रशासन व्यय, प्रोफेशनल शुल्क के रूप में ₹ 100.08 लाख की राशि खर्च की गई है। वर्ष 2008-09 के लिए ₹ 51.98 लाख के वास्तविक प्रोफेशनल शुल्क की तुलना में लगभग 100 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। आईएसएचपीएल ने बताया है कि प्रारंभिक तौर पर यह वृद्धि केओपीटी द्वारा किए गए विभिन्न दावों की वजह से विधिक मामलों और मध्यस्थता कार्यवाहियों के मामले में आईएसएचपीएल का प्रतिनिधित्व करने वाले वकीलों को भुगतान किए गए विधिक शुल्कों की वजह से है।

वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए नियोजित पूंजी और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम पर विचार करने के लिए अंगीकृत दृष्टिकोण आगामी अनुच्छेदों में व्याख्यायित किया गया है। यही दृष्टिकोण वर्ष 2009-10 के लिए भी सुविचारित किया गया है। वर्ष 2009-10 के लिए निवल कार्यगत पूंजी, प्रतिमानकों के अनुसार निर्धारित, नकारात्मक पाई गई है और इसलिए इसे 'शून्य' माना गया है। वर्ष 2009-10 के दौरान बर्ध सं. 4 में वास्तविक क्षमता उपयोग 107.63 प्रतिशत परिगणित किया गया है। इसलिए, नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत का अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाम स्वीकृत किया गया है। वर्ष 2009-10 के लिए निवल अधिशेष तथा प्रतिलाम ₹ 771.77 लाख परिगणित होता है।

वर्ष 2009-10 में 'तट प्रहस्तन प्रभार' पर तटीय रियायत स्वीकृत नहीं किए जाने की वजह से अधिक वसूली सहित ₹ 771.77 लाख और वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अधिशेष का 50 प्रतिशत राशि ₹ 689.97 लाख, कुल राशि ₹ 1461.74 लाख वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सुविचारित अनुमानित निवल अधिशेष/(घाटा) स्थिति से समायोजित किया गया है।

- (v). आईएसएचपीएल शुरू में, जून 2009 में, वर्ष 2009-10 के लिए 2.1 मिलियन टन और वर्ष 2010-11 और 2011-12 के प्रत्येक वर्ष के लिए 2 मिलियन टन यातायात अनुमानित किया गया था। सेल और केओपीटी ने पिछले वर्षों के दौरान प्रहस्तित वास्तविक यातायात की तुलना में आईएसएचपीएल द्वारा अनुमानित थ्रुपुट के निम्नतर स्तर विशेषतः आईएसएचपीएल द्वारा परिकल्पित तटीय मात्रा के उच्चतर अनुपात पर विरोध जाहिर किया था जब पूर्वकाल में प्रहस्तित कार्गो मामूली थे। उसके पश्चात्, आईएसएचपीएल ने उसके द्वारा अनुमानित यातायात के निम्नतर स्तर के लिए विस्तृत औचित्यों के साथ दो बार, अर्थात् अगस्त 2010 में और सितम्बर 2010 में अपने यातायात अनुमानों में ऊर्ध्वमुखी संशोधन किए थे। वर्ष 2009-10 के दौरान आईएसएचपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात उसके द्वारा अनुमानित 2.1 मिलियन टन के विपरीत 3.23 मिलियन टन था। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए संशोधित अनुमान क्रमशः 25 प्रतिशत, 40 प्रतिशत और 50 प्रतिशत की तटीय मात्रा हिस्सेदारी के साथ क्रमशः 2.6 मिलियन टन, 2.4 मिलियन टन और 2.3 मिलियन टन है।

केओपीटी, आईएसएचपीएल का लाइसेंसदाता, ने शुरू में यह पाया था कि आईएसएचपीएल के अनुमान केवल आयातित कोकिंग कोयले पर विचार करने के लिए हैं और आईएसएचपीएल को एलए के अनुसार अनुमत्त अन्य कार्गो अर्थात् उर्वरक कच्चा माल, कोयला, सोडा एश, और अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन पर भी विचार करना चाहिए। प्रतिवाद में, आईएसएचपीएल ने बताया था कि बर्थ सं. 4क में परिकल्पित सभी उपस्कर यूनिटायरेक्शनल फ्लो के लिए हैं और केवल बल्क में आयात के लिए उपयुक्त हैं। इसके अलावा, अन्य बल्क घटकों जैसे उर्वरक कच्चा माल, मैगनीज अयस्क के आयात का प्रहस्तन तकनीकी रूप से साध्य और व्यावसायिक रूप से व्यवहार्य नहीं है। एक ही व्यवहार्य वैकल्पिक कार्गो ताप कोयला आयात है जिसके लिए पहले ही कार्यवाही शुरू की जा चुकी है और इस कार्गो के प्रहस्तन की संभावनाओं का पता लगाने के लिए लगातार कोशिश करता रहेगा। तथापि, इस कार्गो के अगले दो से तीन वर्षों में भी प्रहस्तन होने की संभावना नहीं है।

अपने यातायात अनुमानों के समर्थन में आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित कारणों का विश्लेषण करने के बाद, केओपीटी वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए आईएसएचपीएल द्वारा अनुमानित कुल थ्रुपुट पर सहमत है, परन्तु, तथापि, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए तटीय हिस्सेदारी कम करने के लिए अनुशंसा की है अर्थात् वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः 25 प्रतिशत, 35 प्रतिशत और 45 प्रतिशत की तटीय हिस्सेदारी। तटीय हिस्सेदारी में संशोधन के साथ आईएसएचपीएल के संशोधित यातायात अनुमान, केओपीटी द्वारा यथा अनुशंसित, परिचालन आय के अनुमानन के प्रयोजन के लिए इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं, परन्तु तटीय मात्रा की वास्तविक हिस्सेदारी के सत्यापन के अधीन। इसके अलावा, पिछले वर्षों (सिवाय 2008-09) में अनुमानित यातायात और वास्तविक यातायात के बीच भारी सकारात्मक भिन्नता के मद्देनजर, यदि वास्तविक यातायात और अनुमानित यातायात के बीच भिन्नता प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित 20 प्रतिशत की सीमा से अधिक होती है अथवा कुल यातायात में अनुमानित तटीय हिस्सेदारी में महत्वपूर्ण भिन्ना पाई जाती है तो ऐसी भिन्नताओं की वजह से आईएसएचपीएल को होने वाले लाभ को इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (vi). (क). आईएसएचपीएल ने बर्थ किराया प्रभारों से आय के परिकलन में ₹ 47.00 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर अंगीकृत की है। विदेशगामी पोतों के मामले में बर्थ किराया प्रभार से अनुमानित आय अमेरिकी डॉलर के लिए अधुनातित विनिमय दर के संदर्भ में समायोजित की गई है जोकि निम्नवत् है:
- (i). वर्ष 2010-11 के लिए, अप्रैल 2010 से नवम्बर 2010 तक प्रचलित विनिमय दर की औसत के साथ प्रथम 8 महीनों के लिए, जो ₹ 45.33 प्रति अमेरिकी डॉलर होती है, और इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित ₹ 45.11 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर के साथ दिसम्बर 2010 से मार्च 2011 तक शेष 4 महीनों के लिए, यथानुपात आधार पर, और
- (ii). इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित ₹ 45.11 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर के साथ वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए।
- (ख). यह देखा गया है कि आईएसएचपीएल ने पिछले चार वर्षों 2006-07 से 2009-10 के दौरान क्रमशः ₹ 14.49 लाख, ₹ 63.19 लाख, ₹ 66.20 लाख तथा ₹ 106.57 लाख की दर से दोगुने/तिगुने बैंकिंग परिचालनों से आय अर्जित की है। आईएसएचपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए दोगुने/तिगुने बैंकिंग परिचालनों से कोई आय अनुमानित नहीं की है, शायद इसलिए कि क्योंकि दोगुने/तिगुने बैंकिंग परिचालन केओपीटी द्वारा किए गए हैं और वे सीधे आईएसएचपीएल के परिचालनों से संबंधित नहीं हैं। दोगुने/तिगुने बैंकिंग परिचालनों से आय को आईएसएचपीएल के लिए पोत संबंधित आय के रूप में भी देखा गया है। चूंकि बर्थ सं. 4क में दोगुने/तिगुने बैंकिंग परिचालनों से भविष्य में भी इन्कार नहीं किया जा सकता, इसलिए यह उपयुक्त नहीं होगा कि प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में भावी वर्षों के लिए इस गतिविधि से होने वाली आय को नजरअंदाज किया जाए। यह देखा गया है कि दोगुने/तिगुने बैंकिंग परिचालनों से होने वाली आय सामान्यतः पूर्वकाल में बढ़ता रुझान दर्शाती है। तथापि, परिकलन के लिए किसी आधार के अभाव में, पिछले 4 वर्षों के दौरान औसत आय, जो लगभग ₹ 62 लाख परिगणित होती है, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए आय का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित की गई है। तदनुसार, उक्त तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 62 लाख की अतिरिक्त आय पोत संबंधित आय के अधीन दोगुने/तिगुने बैंकिंग परिचालनों के लिए सुविचारित की गई है।
- (ग). तटीय मात्रा के लिए 'तट प्रहस्तन प्रभारों' पर रियायती दर की अनुप्रयोज्यता का मुद्दा पूर्ववर्ती अनुच्छेद में उठाया गया है। हमारे द्वारा दी गई सलाह के अनुसार, आईएसएचपीएल ने अपने प्रस्ताव में, उल्लेख किया है कि उसने 'उत्तराई/स्टेकिंग सहित टीपी-2 से स्टेकयार्ड ले जाना' को घाटशुल्क प्रभारों में स्थानांतरित किया गया है। इस परिसर पर, इसने अनुमानित तटीय मात्रा के लिए 'तट प्रहस्तन प्रभार' पर रियायती दरों पर विचार किए बिना वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए आय का अनुमान लगाया है। इस मामले की कार्यवाही के दौरान, आईएसएचपीएल से संबद्ध सेवा प्रदान करने की लागत के



आधार पर, गतिविधि के स्थानांतरण के लेखा पर 'घाटशुल्क प्रभार' और 'तट प्रहस्तन प्रभार' की मौजूदा इकाई दरों को समायोजित करने के लिए विशेष अनुरोध किया गया था। इस संबंध में यह स्पष्ट नहीं है कि उसने 'घाटशुल्क प्रभार' और 'तट प्रहस्तन प्रभार' की मौजूदा इकाई दर में बिना कोई समायोजन किए प्रस्तावित दरमान में मात्र गतिविधि को स्थानांतरित किया गया है। इकाई दरों में ऐसे समायोजन के अभाव में, यह प्राधिकरण गतिविधि को तट प्रहस्तन प्रभारों से घाटशुल्क प्रभारों में स्थानांतरण के लिए आईएसएचपीएल के प्रस्ताव को स्वीकार करने की स्थिति में नहीं है और इससे ऑन-बोर्ड तथा घाटशुल्क प्रभारों पर ही तटीय रियायत सीमित की गई है। इसलिए, इस प्राधिकरण ने इस प्रशुल्क चक्र अर्थात् 2010-11 में एक माह (मार्च 2011) और समग्र वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 में शेष अवधि के लिए आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित आय अनुमानों को ₹ 704.92 लाख की परिचालन आय की कुल कटौती के फलस्वरूप 'तट प्रहस्तन प्रभारों' पर तटीय रियायत स्वीकृत करते हुए, संशोधित किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2010-11 में 11 महीनों के लिए तटीय रियायत स्वीकृत किए बिना स्वीकृत अनुमानित आय सरकार की तटीय नीति के उल्लंघन में आईएसएचपीएल की कार्रवाई को माफ किया नहीं माना जा सकता।

आईएसएचपीएल स्थानांतरित किए जाने के लिए प्रस्तावित गतिविधियों के लागत व्योरो के साथ तट प्रहस्तन प्रभारों के लिए निर्धारित दर को अलग-अलग करने के लिए पृथक प्रस्ताव, यदि अपेक्षित हो, ला सकता है।

- (घ). आईएसएचपीएल का मौजूदा दरमान विभिन्न वैकल्पिक/विभिन्न सेवाओं जैसे 'भारतोलन', 'साइडिंग', 'लदाई, उतराई तथा रिस्टेकिंग', 'स्पिल्ड कार्गो के रिट्राइवल', 'लदे हुए बैगनों की फोटो लेना' आदि के लिए दरें निर्धारित करता है। 'भारतोलन' और 'साइडिंग' गतिविधियों से आय, आईएसएचपीएल द्वारा यथा अनुमानित, मौजूदा दरमान में निर्धारित दर पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात की सम्पूर्ण मात्रा के लिए सुविचारित की गई है।

आईएसएचपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 41.90 लाख, ₹ 38.70 लाख और ₹ 37.10 लाख की दर से 'लदे हुए बैगनों की फोटो' से आय पर विचार किया है। तथापि, इसने अपने अनुमानों के समर्थन में गणनाएं नहीं भेजी हैं। इस संबंध में आईएसएचपीएल के अनुमान आईएसएचपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात एवं वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान इस गतिविधि से वास्तविक आय के संदर्भ में सत्यापित किए गए हैं और अधिक अथवा कम पाए गए हैं। अतः इस प्रशुल्क मद के मामले में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए आईएसएचपीएल के आय अनुमानों पर बिना किसी बदलाव के विचार किया गया है।

आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित परिचालन आय के परिकलन यह प्रकट होता है कि आईएसएचपीएल ने 'स्पिल्ड कार्गो के रिट्राइवल' और 'लदाई, उतराई तथा रिस्टेकिंग सेवाएं' से किसी आय पर विचार नहीं किया है। तथापि, वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए वास्तविक आय दर्शाती है कि आईएसएचपीएल ने इन सेवाओं को प्रदान करने से आय अर्जित की है। इसलिए, आय अनुमानन से इन सेवाओं को पूरी तरह नजरअंदाज करना उपयुक्त नहीं होगा। तदनुसार, इन दो सेवाओं से आय कार्गो के औसत अनुपात के आधार पर सुविचारित की गई है कि जो वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान इन सेवाओं को प्राप्त किया है और मौजूदा दरमान में दर निर्धारित है। यह देखा गया है कि दो वर्षों के दौरान, कुल कार्गो के औसत 15 प्रतिशत और 13.25 प्रतिशत पर क्रमशः 'लदाई, उतराई तथा पुनःलदाई' और 'स्पिल्ड कार्गो के रिट्राइवल' सेवाएं प्राप्त की गई हैं। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात पर यह प्रतिशत हिस्सेदारी लागू करते हुए, इन सेवाओं से आय तीन वर्षों के लिए अनुमानित की गई है। उक्त तीन वर्षों के लिए इस संबंध में हमारे द्वारा सुविचारित अतिरिक्त आय ₹ 267.37 लाख परिगणित की गई है।

- (vii). अनुमानित परिचालन व्यय नीचे विश्लेषित किए गए हैं:

- (क). आईएसएचपीएल ने मौजूदा प्रस्ताव में अनुसूचण लेबर लागत को पृथक मद के रूप में अनुमान लगाया है। पिछली प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में, यह मद 'टर्मिनल अनुसूचण व्यय' के अधीन शामिल की गई थी जो आउटसोर्स की गई मद है। आईएसएचपीएल ने बताया है कि अप्रैल 2009 से, अनुसूचण करार दो घटकों में बांटा गया था, एक अनुसूचण जनशक्ति से संबंधित और दूसरा उपस्कर के अनुसूचण तथा मरम्मतों से संबंधित। बताया गया है कि, योजना तैयार करने और तकनीकी पर्यवेक्षण और पुर्जें तथा औजार उपलब्ध करवाने की जिम्मेदारी आईएसएचपीएल द्वारा स्वयं पर ली गई थी। हालांकि आईएसएचपीएल ने बताया है कि अनुसूचण जनशक्ति से संबंधित मद निजी पार्टी से आउटसोर्स की गई है, परन्तु इसने न तो करार की प्रति भेजी है और न ही यह प्रमाणित करने के लिए कोई ब्योरे भेजे हैं

कि अनुसूचण लेबर व्ययों के अनुमान उक्त करार पर आधारित हैं। वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक अनुसूचण लेबर लागत रु 1.60 लाख बताई गई है और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अनुमान वर्ष 2009-10 के वास्तविक पर 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के आधार पर संशोधित किए गए हैं। 3.76 प्रतिशत वार्षिक के वृद्धि कारक को लागू करते हुए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अनुमान, जोकि वर्ष 2010-11 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लिए लागू है, वर्ष 2009-10 के वास्तविक को आधार रूप में लेते हुए लिए गए हैं।

- (ख). आईएसएचपीएल ने आउटपुट के अनुमानित बिजली उपभोग प्रति टन और बिजली की इकाई लागत के आधार पर बिजली लागत का अनुमान लगाया है। वर्ष 2009-10 के दौरान आउटपुट का वास्तविक उपभोग प्रति टन 1.17 इकाईयां बताया गया है। अनुमानित बिजली उपभोग वर्ष 2010-11 के लिए 1.2 इकाईयां प्रति टन, और वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए, इसमें 0.1 इकाई की वृद्धि की गई है और 1.3 इकाईयां प्रति टन पर सुविचारित किया गया है। आईएसएचपीएल ने वर्ष 2011-12 में बिजली मस्त टावरों के संस्थापन में वृद्धि एट्रीब्यूटिड की है। परन्तु सुविचारित वृद्धि की मात्रा प्रस्तावित बिजली मस्त टावरों की बिजली आवश्यकता के आधार पर तर्कसंगत नहीं ठहराई गई है। किसी अन्य व्योरे के अभाव में, और, चूंकि लाइट मस्त टावरों के संस्थापन की पूंजी लागत स्वीकृत की गई है, जैसा कि इस विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में चर्चा की गई है, आईएसएचपीएल द्वारा यथा अनुमानित 0.1 इकाई प्रति टन की वृद्धि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए सुविचारित की गई है। जब वर्ष 2010-11 के लिए बिजली उपभोग वर्ष 2009-10 के वास्तविक आधार पर 1.17 इकाई प्रति टन पर संशोधित की गई है, अगले दो वर्षों के लिए 1.27 इकाईयां प्रति टन की दर से इसपर विचार किया गया है।

आईएसएचपीएल ने वर्ष 2010-11 के लिए रु 6.90 की इकाई लागत और वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए, इसने 2010-11 पर 5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ इकाई लागत अनुमानित की है। वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक इकाई लागत रु 6.30 प्रति टन प्रतिवेदित की गई है। 3.76 प्रतिशत की लागू वृद्धि दर के साथ, वर्ष 2010-11 के लिए सुविचारित की जाने वाली दर रु 6.54 प्रति इकाई परिगणित होती है। तथापि, (आईएसएचपीएल द्वारा वर्ष 2010-11 के उच्चतर स्तर पर अपने अनुमान के समर्थन में प्रेषित) जनवरी 2010 के बिजली बिल की प्रति से यह देखा गया है कि वास्तविक इकाई लागत रु 6.84 प्रति टन परिगणित होती है। तदनुसार, रु 6.84 की इकाई लागत वर्ष 2010-11 के लिए सुविचारित की गई है। अगले दो वर्षों के लिए, इकाई लागत वर्ष 2010-11 के लिए अनुमानित इकाई लागत पर 3.76 प्रतिशत के लागू वृद्धि कारक से संशोधित की गई है।

आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित बिजली लागत संशोधित इकाई उपभोग प्रति टन पर विचार करते हुए संशोधित की गई है और बिजली की संशोधित इकाई लागत अनुमानित थुपुट पर आधारित है।

- (ग). जैसाकि पहले बताया गया है, उपस्करों की मरम्मत तथा अनुसूचण अप्रैल 2009 से पृथक करार में बांटा गया है। आईएसएचपीएल ने इस संबंध में नए करार की प्रति नहीं भेजी है और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए उसके द्वारा सुविचारित अनुमानों के समर्थन में कोई व्योरे प्रेषित नहीं किए हैं। वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक मरम्मत तथा अनुसूचण व्यय रु 716.95 लाख और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अनुमानों पर पहुंचने के लिए इस राशि पर आईएसएचपीएल द्वारा 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार किया गया है। उक्त तीन वर्षों के लिए मरम्मतों और अनुसूचण व्ययों के अनुमान, 2009-10 के वास्तविक को आधार रूप में लेते हुए, 3.76 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

- (घ). आईएसएचपीएल ने मशीनरियों की रिवेम्पिंग के लिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान क्रमशः रु 900 लाख, रु 500 लाख तथा रु 250 लाख के व्यय का अनुमान लगाया है। अनुमानित लागत के साथ इस संबंध में परिकल्पित प्रमुख कार्य, आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रेषित, नीचे सूचीबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	विवरण	राशि
		(रु करोड़ों में)
1.	2 जलयान अनलोडारों के अभियांत्रिक ढांचे की मरम्मत	5.00
2.	दोनों अनलोडारों में मौजूदा पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइवों को बदलना	5.00
3.	रेलवे साइडिंग तथा चालित धर्मकांटे को बदलना	1.00
4.	कच्चे करने वाली प्रणालियों की रिवेम्पिंग	2.00
5.	स्टेकयार्ड क्षमता को बढ़ाना	3.50
	कुल	16.50

आईएसएचपीएल ने व्यय के मदवार चरण के ब्योरे नहीं भेजे हैं। चूंकि प्रमुख/ढांचागत मरम्मतों के अधीन सुविचारित कार्य और परिसंपत्तियों का पुर्नस्थापन तथा अनुमानित व्यय महत्वपूर्ण हैं, इसलिए आईएसएचपीएल से विशेष रूप से अनुरोध किया गया था कि वह इसे पूंजी व्यय नहीं मानने के कारण बताए। प्रतिसाद में, आईएसएचपीएल ने बताया है कि ये व्यय राजस्व व्ययों के रूप में दर्शाए गए हैं क्योंकि नई परिसंपत्तियां सृजित/खरीदी नहीं गई हैं परन्तु मौजूदा उपस्कर और मशीनरियां परिचालनात्मक सुविधा तथा कुशलता के लिए मरम्मत/नई की गई हैं। आईएसएचपीएल से परिचालन लागत की इकाई में कटौती, परिचालनात्मक कुशलता में अतिरिक्त क्षमता तथा सुधार के रूप में मशीनरियों की ऐसी रिवेम्पिंग के प्रभाव को भी भेजने का अनुरोध किया गया था। आईएसएचपीएल ने यह जवाब दिया है कि सभी परिकल्पित मरम्मत/पुर्नस्थापन कार्य प्रौद्योगिकी ओबसोलेन्स के साथ मौजूदा सुविधाओं को बनाए रखना है और क्षमता विस्तार से इसका कोई वास्ता नहीं है और यदि मरम्मत/पुर्नस्थापन नहीं किया जाता है तो परिचालन कुशलता का नुकसान होगा।

विशेष प्रश्न पर, केओपीटी, एलए में किए गए प्रावधानों को उद्धरित करते हुए, जिसके अनुसार उपस्कर को बदलने का दायित्व आईएसएचपीएल का है, इसकी लागत पर प्रतिसाद दिया था कि उत्पाद निर्माता की सिफारिश के अनुसार तत्संबंधी उपस्कर के आर्थिक जीवनकाल के अनुसार यह सुनिश्चित करना कि उपस्कर अच्छी स्थिति में रहें, सामान्य टूट-फूट के लिए अनुमति। केओपीटी ने यह भी बताया है कि आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित ब्योरो पर विचार किया जाए।

आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित ब्योरो पर आगे कार्यवाही करते हुए, यह देखा गया है कि जलयान अनलोडरों की ढांचागत मरम्मतों के सिवाय, उपर्युक्त तालिका में क्र.सं. 1 पर उल्लिखित, परिसंपत्तियों को बदलने सहित सभी अन्य कार्य जो पूंजी व्यय के अधीन आते हैं। तदनुसार, इन मदों पर पूंजी व्ययों के अधीन विचार किया गया है और इस विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में अलग-से चर्चा की गई है।

जहां तक जलयान अनलोडरों के ढांचागत मरम्मतों का संबंध है, वर्ष 2010-11 के लिए अनुमानित यातायात में जलयान अनलोडरों में से एक की मरम्मत के लिए अपेक्षित 30 दिनों के डाउटाइम को मान्यता के लिए आईएसएचपीएल द्वारा 0.25 प्रतिशत तक कटौती की गई है। दूसरे जलयान अनलोडर के मामले में, आईएसएचपीएल द्वारा वर्ष 2010-11 तथा 2011-12 में आईएसएचपीएल द्वारा 60 दिनों के डाउन्टाइम पर विचार किया गया है। यह स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि जनवरी 2011 से मार्च 2011 तिमाही में अनुसूचित मरम्मतें केवल एक जलयान अनलोडर के लिए हैं। इसके मद्देनजर, एक जलयान अनलोडर की मरम्मतों की अनुमानित लागत (अर्थात् ₹ 250 लाख) वर्ष 2011-12 के लिए सुविचारित की गई है, क्योंकि मरम्मतों के वर्ष 2011-12 के शुरूआती भाग में पूरा होने की संभावना है। तथापि, यह स्वीकार्य तथ्य है कि ऐसे असामान्य एकमुश्त व्यय एकल वर्ष में स्वीकृत नहीं किए जा सकते विशेष रूप से जब व्ययों का लाभ वर्ष विशेष के बाद उपस्कर के शेष उपयोगी जीवनकाल तक रिप किया जाएगा। जनवरी 2007 में प्रशुल्क के पिछले निर्धारण के दौरान, आईएसएचपीएल ने जलयान अनलोडर के लिए 14 वर्षों की जीवन अवधि अंगीकृत की है। यह विचार करते हुए कि आईएसएचपीएल के व्यावसायिक परिचालन जनवरी 2004 में शुरू हुए थे, जलयान अनलोडर का शेष जीवनकाल लगभग 7 वर्ष है। तदनुसार, ₹ 250 लाख की अनुमानित लागत आलंबित राजस्व व्यय और वर्ष 2011-12 से शुरू होकर 7 वर्षों की अवधि में रिटर्न ऑफ के रूप में अर्थात् ₹ 35.71 लाख प्रति वर्ष सुविचारित की गई है।

यही दृष्टिकोण दूसरे जलयान अनलोडर के मामले में अनुसरित किया गया है। ₹ 250 लाख की अनुमानित लागत वर्ष 2012-13 में आलंबित राजस्व व्ययों के रूप में स्वीकृत की गई है और 6 वर्षों के शेष उपयोगी जीवनकाल में रिटर्न ऑफ किया गया है अर्थात् ₹ 41.67 लाख प्रतिवर्ष। दो जलयान अनलोडरों के मामले में आलंबित राजस्व व्यय के अप्रमाजित हिस्से प्रतिलालं स्वीकृत करने के लिए प्रयोजन के लिए नियोजित पूंजी के अधीन सुविचारित किए गए हैं।

आईएसएचपीएल ने अपने द्वारा सुविचारित मरम्मतों की अनुमानित लागत के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे हैं। इसलिए, उपर्युक्त व्ययों की स्वीकार्यता इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविक आंकड़ों के सत्यापन के अधीन है। इसके अलावा, आईएसएचपीएल ने जलयान अनलोडरों को क्षति की वजह से बीमा दावा के बारे में कुछ भी उल्लिखित नहीं किया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, मरम्मतों और बीमा दावा के निवल अनुरक्षण व्ययों को परिचालन व्ययों के रूप में सुविचारित

किया जाना है। अतः आईएसएचपीएल को उपलब्ध सीमा तक बीमा लाभ लेने की सलाह दी जाती है और इसे मरम्मतों की वास्तविक लागत से घटाया जाए।

- (ड). जैसाकि पहले बताया गया है, आईएसएचपीएल द्वारा केओपीटी को देय रॉयल्टी का 91.33 प्रतिशत स्वीकार्य लागत के रूप में सुविचारित किया गया है। एलए के अनुसार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए लागू रॉयल्टी का प्रतिशत 61.04 प्रतिशत है। आईएसएचपीएल ने प्रस्ताव दाखिल करने के समय यथा प्रचलित केओपीटी के दरमान में निर्धारित रु 81/- प्रति टन की दर के आधार पर वर्ष 2010-11 के लिए रॉयल्टी का अनुमान लगाया है। अगले दो वर्षों के लिए रॉयल्टी रु 104/- प्रति टन की दर, दरमान के सामान्य संशोधन के लिए उसके प्रस्ताव में केओपीटी द्वारा प्रस्तावित दर, पर विचार करते हुए परिकलित की गई है।

इस प्राधिकरण ने हाल ही में कोयले के लिए रु 87.48 प्रति टन की दर से घाटशुल्क दर संशोधित करते हुए केओपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटान किया है। संशोधित घाटशुल्क दर के फरवरी 2011 के अंत तक केओपीटी में लागू होने की संभावना है। तदनुसार, वर्ष 2010-11 से फरवरी 2011 तक के लिए रॉयल्टी अनुमान रु 81/- प्रति टन की पुरानी दर के आधार पर सुविचारित की गई है। मार्च 2011 से मार्च 2013 तक के अनुमान रु 87.48 प्रति टन की संशोधित दर को ध्यान में रखते हुए संशोधित किए गए हैं।

केओपीटी ने आईएसएचपीएल द्वारा केओपीटी को देय रॉयल्टी के परिकलन पर कुछ मुद्दे उठाए हैं और इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि आईएसएचपीएल द्वारा देय रॉयल्टी की मात्रा निर्धारित करते हुए एलए के प्रावधानों पर विचार करे। एलए के खंड 5.1 (क) और 5.1 (ख) के अनुसार, रॉयल्टी एचडीसी के प्रचलित दरमान/प्रशुल्क के अनुसार कार्गो प्रहस्तन प्रमारों पर देय है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने रॉयल्टी के परिकलन में एचडीसी के दरमान में यथा निर्धारित अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से कोयला प्रहस्तन के लिए लागू ऑन-बोर्ड तथा घाटशुल्क दर पर विचार किया है। केओपीटी द्वारा उठाए गए मुद्दे जैसे जब कभी एचडीसी के दरमान में सेवा विशेष के लिए दर उपलब्ध नहीं हो, रॉयल्टी आईएसएचपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक राजस्व के अनुसार देय होगी, रॉयल्टी बर्थ किराया प्रमारों और विलंबशुल्क/भंडारण प्रमारों पर भी देय होगी, आईएसएचपीएल द्वारा अपेक्षित सूचना नहीं भेजने का मुद्दा केओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच निपटाया जाए। यह इस प्राधिकरण का कार्य नहीं है कि वह केओपीटी द्वारा उठाए गए मुद्दों की विधिकता पर जाए और लाइसेंस करार के प्रावधानों की व्याख्या करे। तथापि, इस विश्लेषण में सुविचारित अनुमानित रॉयल्टी भुगतान इस संबंध में केओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच विवादों से परे है।

केओपीटी ने यह भी बताया है कि रॉयल्टी के सही निर्धारण में मुश्किल है क्योंकि आईएसएचपीएल अपने ग्राहकों को समेकित बिल दे रहा है, जिससे विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क की पहचान नहीं हो पाती है। आईएसएचपीएल द्वारा सही स्पष्ट किया गया है, एलए के अनुसार, देय रॉयल्टी एचडीसी के दरमान पर निर्भर है ना कि आईएसएचपीएल के दरमान पर। यदि इस प्राधिकरण ने रॉयल्टी के मुद्दे के आशयों पर ध्यान नहीं दिया गया है तो वह एलए के प्रावधानों के अनुसार उनके बीच सुलझाया जाना चाहिए।

केओपीटी ने आईएसएचपीएल के संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियों में कहा है कि आईएसएचपीएल रु 81/- प्रति टन की घाटशुल्क दर के अलावा रु 1/- प्रति टन के सफाई प्रमार पर भी रॉयल्टी अदा करता रहा है। इस संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि आईएसएचपीएल ने जून 2009 के अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में रु 82/- प्रति टन की दर से रॉयल्टी पर विचार किया है। चूंकि वर्ष 2007 में आईएसएचपीएल के लिए प्रशुल्क के पिछले प्रशुल्क निर्धारण में रॉयल्टी का परिकलन रु 81/- प्रति टन की दर पर आधारित था, इसलिए आईएसएचपीएल से स्थिति स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। प्रतिसाद में, आईएसएचपीएल ने सितम्बर 2010 के अपने संशोधित प्रस्ताव में रु 81/- प्रति टन की दर के आधार पर अपना परिकलन संशोधित किया है। यही दृष्टिकोण, जो जनवरी 2007 में अंगीकृत किया गया था, 'सफाई प्रमार' तत्व को ध्यान में रखे बिना आईएसएचपीएल द्वारा देय रॉयल्टी के परिकलन के लिए भी यह प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में अनुसरित की गई है। यह बताया गया है कि रॉयल्टी की स्वीकार्यता परिकलित करने में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण आईएसएचपीएल द्वारा अथवा केओपीटी द्वारा लिए गए निर्णय का समर्थन करना नहीं माना जाना चाहिए।

आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित रॉयल्टी परिकलन अनुमानित थ्रुपुट, एचडीसी के दरमान में निर्धारित दर, देय रॉयल्टी के प्रतिशत और स्वीकार्य रॉयल्टी की सीमा के संदर्भ में लागत की मद के रूप में सत्यापित किया गया है।

- (च). जनवरी 2007 में प्रशुल्क के पिछले निर्धारण के दौरान, लेबर और उपस्कर किराया प्रभार, जो एक आउटसोर्स की गई मद थी, आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित करार की प्रति के आधार पर सुविचारित किया गया था। इस मामले की कार्यवाही के दौरान, आईएसएचपीएल ने बताया है कि यही करार जारी रहेगा और दरों पर दोबारा बातचीत की गई है और वर्ष 2010-11 के लिए ₹ 40.09 प्रति टन की दर प्रतिवेदित की गई है। तथापि, आईएसएचपीएल ने अपने द्वारा सुविचारित दोबारा बातचीत वाली दर के लिए कोई दस्तावेजी प्रमाण नहीं भेजे हैं। इसके अलावा, इसने वर्ष 2010-11 के लिए ₹ 41.81 प्रति टन की दर पर विचार किया है और अगले दो वर्षों वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए 5 प्रतिशत वार्षिक (समेकित) की दर से वृद्धि की गई है। आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित लागत विवरण से यह देखा गया है कि वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक दर ₹ 33.81 प्रति टन है। वर्ष 2009-10 की वास्तविक दर पर 3.76 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि स्वीकृत करते हुए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए आईएसएचपीएल द्वारा सुविचारित दरें संशोधित की गई हैं। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए लेबर तथा उपस्कर प्रभारों संबंधी आईएसएचपीएल के अनुमान तदनुसूची वर्षों के लिए अनुमानित थ्रुपुट पर यह संशोधित दर लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

- (छ). विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, आईएसएचपीएल ने आबंटित क्षेत्र तथा लागू दर के रूप में पट्टा किराये के परिकलन के लिए गणनाएं नहीं भेजी है।

एलए में यथा विनिर्दिष्ट, देय पट्टा किराया आबंटन की तारीख से 5.1 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ एलए में अथवा समय-समय पर दरमान में निर्धारित किराये की अनुसूची में विनिर्दिष्ट पट्टा किराया, जो भी ज्यादा हो, होगा। केओपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, यह प्राक्धान एलए में उल्लिखित 103,000 वर्ग मी. के भूमि क्षेत्र के लिए लागू है और एलए के बाद आईएसएचपीएल को किए गए आबंटनों के मामले में, समय-समय पर लागू किराया अनुसूची के अनुसार पट्टा किराया आईएसएचपीएल द्वारा देय होगा।

कोलकाता डॉक कॉम्प्लेक्स (केडीसी) और हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) में इसी संपदाओं के लिए किराये की अनुसूची के संशोधन के लिए केओपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव इस मामले के साथ ही इस प्राधिकरण द्वारा निपटान किया गया है और एचडीसी में नई किराया अनुसूची और शर्तों के मार्च 2011 के बाद वाले हिस्से में प्रभावी होने की संभावना है। इसलिए, वर्ष 2010-11 के लिए आईएसएचपीएल द्वारा केओपीटी को देय पट्टा किराये का अनुमान एलए के अनुसार 5.1 प्रतिशत वृद्धि के साथ वर्ष 2009-10 के लिए आईएसएचपीएल द्वारा भुगतान किए गए वास्तविक पट्टा किराये पर सुविचारित किया गया है। तथापि, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए, एलए के प्राक्धानों द्वारा शासित 103,00 वर्ग मी. के क्षेत्र के लिए पट्टा किराये के समय एलए में शामिल दर और प्राक्धानों पर परिगणित किए गए हैं, शेष आबंटनों के लिए पट्टा किराया मौजूदा दरों पर आईएसएचपीएल द्वारा भुगतान किए गए पट्टे पट्टे किराये पर केओपीटी द्वारा प्रेषित ब्योरो के आधार पर, एचडीसी में इसकी संपदाओं के लिए किराया अनुसूची के संशोधन के लिए केओपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों और शर्तों के अनुसार परिकलित किए गए हैं।

- (ज). वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक बीमा लागत ₹ 119.20 लाख बताई गई है जो बीमा पॉलिसियों की प्रतियों द्वारा समर्थित है। आईएसएचपीएल ने वर्ष 2009-10 को आधार रूप में लेते हुए तदनुसूची पिछले वर्ष में क्रमशः 23 प्रतिशत, 10 प्रतिशत और 10 प्रतिशत की वृद्धि लागू करते हुए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए बीमा लागत का अनुमान लगाया है। आईएसएचपीएल ने बताया है कि परिसंपत्तियों का अधिकतम 10 प्रतिशत की महंगाई दरों के साथ ऐतिहासिक मूल्य में वृद्धि करते हुए पुनर्स्थापन मूल्य पर बीमा करवाया गया है और इसलिए वृद्धि को प्रमाणित करना मुश्किल है। यह भी बताया गया है कि बीमा कवर सार्वजनिक क्षेत्र की बीमा कम्पनी से लिया गया है और बर्थ सं. 4क से संबंधित परिसंपत्तियों का ही बीमा करवाया गया है।

जैसाकि पहले बताया गया है, ₹ 117.07 लाख की राशि 'लाम की हानि' से संबंधित बीमा पॉलिसी पर भुगतान किए जाने की वजह से ₹ 2.13 लाख की कटौती के बाद, पिछले निष्पादन विश्लेषण में वर्ष 2009-10 के लिए बीमा प्रीमियम के लिए पास थ्रू रूप में सुविचारित किया गया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित बीमा लागत वर्ष 2009-10 के लिए स्वीकार्य बीमा लागत के स्तर पर सुविचारित की गई है। संशोधित अनुमानों को तत्संबंधी वर्षों के ओपनिंग सकल प्रखंड के 1 प्रतिशत मूल्य के संदर्भ में प्रति सत्यापित किया गया है और 1 प्रतिशत की सीमा के भीतर पाया गया है।

- (झ). जनवरी 2007 में आईएसएचपीएल के पिछले प्रशुल्क निर्धारण के दौरान, टेस्टिंग/सर्वेक्षण प्रभार आउटसोर्स की गई मद थे और लागू वृद्धि के साथ निजी पार्टी को देय सांविदिक दर के आधार पर सुविचारित किए गए हैं। वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक टेस्टिंग/सर्वेक्षण प्रभारों के अनुसार, दर रु 0.79 प्रति टन परिगणित होती है। इस मामले की कार्यवाही के दौरान, आईएसएचपीएल ने कहा है कि वर्ष 2010-11 के लिए जारी रहेगी और उसके बाद करार नवीकरण के लिए देय हो जाएगा। आईएसएचपीएल ने वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए रु 1/- प्रति टन की दर पर विचार किया है। जब वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक प्रति टन दर बिना किसी वृद्धि के वर्ष 2010-11 के सुविचारित की गई है, अगले दो वर्षों के लिए दरें वर्ष 2010-11 के लिए सुविचारित दर पर 3.76 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि की स्वीकृत करते हुए संशोधित की गई हैं। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित टेस्टिंग/सर्वेक्षण प्रभार तत्संबंधी वर्षों के लिए अनुमानित थ्रुपुट पर संशोधित इकाई दर लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।
- (ञ). आईएसएचपीएल के लिए पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, विलंब व्यय स्वीकार्य लागत के रूप में सुविचारित नहीं किए गए थे और आईएसएचपीएल को इस संबंध में 'कुशला संबंधित प्रशुल्क योजना' लेकर आने की सलाह दी गई थी। विशिष्ट प्रश्न किए जाने के बावजूद, आईएसएचपीएल ने ऐसा 'ईएलटीएस' नहीं भेजा है। अतः आईएसएचपीएल द्वारा सुविचारित वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित विलंबशुल्क व्यय स्वीकार नहीं किए गए हैं।
- (ट). आईएसएचपीएल ने पुष्टि की है कि लागत विवरण में दिया गया मूल्यहास संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार है। तदनुसार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए मौजूदा परिसंपत्तियों पर अनुमानित मूल्यहास आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रेषित सुविचारित किया गया है। सकल प्रखंड में परिवर्धनों पर मूल्यहास तत्संबंधी वर्षों के लिए सकल प्रखंड में संशोधित परिवर्धनों के अनुसार सुविचारित किया गया है जिसपर इस विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में चर्चा की गई है।
- (ठ). आईएसएचपीएल ने प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों के घटकों को सूचीबद्ध किया है, जिसमें विधिक व्ययों, संदेहपूर्ण ऋणों के लिए प्रावधान, आदि सहित सामान्य कार्यालय व्यय जैसे किराया, स्टॉफ वेतन तथा भत्ते, टेलीफोन, प्रिंटिंग एवं स्टेशनरी, यात्रा एवं वाहन, विज्ञापन, सुरक्षा प्रभार, बैंक प्रभार, विविध व्यय, व्यावसायिक शुल्क शामिल हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, संदेहपूर्ण ऋणों के लिए प्रावधान आईएसएचपीएल के लिए व्यय की स्वीकार्य मद नहीं है। तथापि, आईएसएचपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अनुमानों के मामले में प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों का मदवार ब्योरा नहीं भेजा है। इसलिए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए आईएसएचपीएल के अनुमान, समेकित आधार पर उस पर 3.76 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि स्वीकृत करते हुए, वर्ष 2009-10 के लिए स्वीकार्य वास्तविक प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों के आधार पर संशोधित किए गए हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, चूंकि वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक प्रबंधन तथा प्रशासन व्ययों में 'व्यावसायिक शुल्क' संबंधी भारी राशि शामिल है, इसलिए इस कार्यवाही में सुविचारित अनुमान वास्तविक आंकड़ों के सत्यापन के अधीन हैं।
- (ड). प्रशुल्क के पिछले निर्धारण के दौरान, रु 22 लाख के प्राथमिक व्यय शेष लाइसेंस अवधि में प्रभाजित करने के लिए अलग-से अभिविहित किए गए थे और तदनुसार, रु 0.76 लाख वार्षिक प्रभाजन राशि के रूप में सुविचारित किया गया था। हमारे द्वारा स्मरण करवाए जाने के बाद, आईएसएचपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अनुमानों में प्रारंभिक व्ययों के प्रभाजन के लिए रु 0.76 लाख प्रति वर्ष पर विचार किया है।
- (viii). (क). आईएसएचपीएल ने वर्ष 2010-11 और 2011-12 में सकल प्रखंड में रु 300 लाख, रु 80 लाख के अनुमानित परिवर्धनों पर विचार किया है और इसने वर्ष 2012-13 के दौरान किन्हीं परिवर्धनों पर विचार नहीं किया है। इसके अलावा, जैसाकि पहले बताया गया है, मशीनरियों की रिवेम्पिंग के लिए आईएसएचपीएल द्वारा सुविचारित कुछ व्यय भी पूंजी व्यय की प्रकृति के दिखाई देते हैं। इन्हें नीचे विश्लेषित किया गया है:
- (i). वर्ष 2010-11 के लिए सुविचारित रु 300 लाख के परिवर्धन डी.जी. सैटों की प्राप्ति के लिए हैं। आईएसएचपीएल ने बताया है कि डी.जी. सैटों का संस्थापन 2009-10 से बिजली की कमी की वजह से जरूरी हो गया है, जिसके भविष्य में बढ़ने की संभावना है। तथापि, आईएसएचपीएल ने अपने अनुमानों के समर्थन में कोई दस्तावेजी प्रमाण और प्राप्ति की स्थिति भी नहीं भेजे हैं। ऐसी स्थिति में, और चूंकि मौजूदा वित्तीय वर्ष का प्रमुख भाग पहले ही खत्म हो चुका है, यह मद वर्ष 2011-12 में सकल प्रखंड में परिवर्धनों के रूप में सुविचारित की गई है, परन्तु इस संबंध में आईएसएचपीएल द्वारा किए जाने वाले वास्तविक व्ययों के सत्यापन के अधीन। चूंकि व्यय अगले वर्ष में चला गया है, इसलिए वर्ष 2011-12 के लिए पूरा मूल्यहास स्वीकृत किया गया है।

- (ii). वर्ष 2011-12 में आईएसएचपीएल द्वारा सुविचारित रु० 80 लाख का परिवर्धन लाइटिंग के लिए उच्च मास्ट टावरों के संस्थापन के लिए है। हालांकि आईएसएचपीएल ने बताया है कि यह कार्य अगले वर्ष में किया जाएगा, परन्तु इसने प्रगति की स्थिति पर ब्योरे और अनुमानित लागत के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण नहीं भेजे हैं। आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित सकल प्रखंड में अनुमानित परिवर्धन इस संबंध में वास्तविक व्यय के सत्यापन के अधीन सुविचारित किया गया है। कम्पनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास वर्ष 2011-12 से शुरू होने वाली इस राशि पर स्वीकार किया गया है।
- (iii). आईएसएचपीएल द्वारा मशीनरियों की रिवेम्पिंग के अधीन राजस्व व्ययों के रूप में सुविचारित जलयान अनलोडरों में मौजूदा पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव को बदलने के लिए रु० 500 लाख के व्ययों को पूंजी व्यय माना गया है। प्रस्तावित प्रतिस्थापन आईएसएचपीएल द्वारा इस आधार पर तर्कसंगत ठहराया गया है कि मौजूदा पीएलसी/वीवीवीएफ की इलेक्ट्रॉनिक प्रौद्योगिकी पुरानी है और पुर्जें उपलब्ध नहीं हैं। जैसाकि आईएसएचपीएल द्वारा बताया गया है, यह गतिविधि 2010-11 से शुरू करने की योजना है। आईएसएचपीएल एक जलयान अनलोडर में पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव के प्रतिस्थापन के लिए कार्य आदेश पहले ही दे चुका है और कार्य इस वर्ष की आखिरी तिमाही में शुरू किया जाना निश्चित किया गया है। ऐसी स्थिति में, प्रतिस्थापन का पूरा लाभ अगले वर्ष से ही उपलब्ध होगा। तदनुसार, एक पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव के लिए अनुमानित लागत के रूप में रु० 250 लाख की राशि वर्ष 2011-12 में सकल प्रखंड में परिवर्धनों के रूप में सुविचारित किया गया है और दूसरे पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव से संबंधित शेष रु० 250 लाख अगले वर्ष 2012-13 में सुविचारित किया गया है। इन परिवर्धनों पर मूल्यहास, वर्ष 2004-05 से शुरू होने वाले 14 वर्षों (आईएसएचपीएल द्वारा यथा अंगीकृत) के रूप में जलयान अनलोडर की जीवनकाल पर विचार करते हुए, स्ट्रेट लाइन पद्धति पर परिकलित किया गया है।
- (iv). रु० 100 लाख की राशि रेलवे ट्रैकों और चालित धर्मकांटे के प्रतिस्थापन के लिए 'मशीनरियों की रिवेम्पिंग' के अधीन अनुमानित की गई है। जैसाकि आईएसएचपीएल द्वारा बताया गया है, रेलवे ट्रैकों और चालित धर्मकांटे द्वारा वहनित बिना मरम्मत योग्य खराबी से संबंधित अवरोध के कारण प्रतिस्थापन जरूरी हो गए हैं। आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित दस्तावेजी साक्ष्य के अनुसार, यह देखा गया है कि वह रु० 15.35 लाख की लागत से चालित धर्मकांटे के लिए प्रतिस्थापन के लिए कार्य आदेश पहले ही जारी कर चुका है। तथापि, क्योंकि कार्य के वर्ष के आखिर में अथवा अगले वर्ष की शुरुआत में पूरा होने की संभावना है, रु० 15.35 लाख का व्यय वर्ष 2011-12 के दौरान सकल प्रखंड में किए जाने वाले परिवर्धनों के रूप में सुविचारित किया गया है और कम्पनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास पूरे वर्ष के लिए स्वीकृत किया गया है। आईएसएचपीएल को सलाह दी जाती है कि वह परिसंपत्तियों के प्रखंड से मौजूदा चालित धर्मकांटे को अलग करे और इसके निपटान से प्राप्त होने वाली राशि भी अलग करे और अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान इस मामले के बारे में जानकारी दी जाए।
- रेलवे ट्रैकों के प्रतिस्थापन के मामले में, आईएसएचपीएल ने अपेक्षित ब्योरे जैसे बदले जाने वाले रेलवे ट्रैकों की लम्बाई और दस्तावेजी साक्ष्य के साथ समर्थित इसकी अनुमानित लागत और कार्य को पूरा करने के लिए निर्धारित समय अवधि नहीं भेजी गई है। प्रशुल्क के पिछले निर्धारण के दौरान प्रस्तुत किए गए वित्तीय माडल में आईएसएचपीएल द्वारा अंगीकृत रेलवे ट्रैकों के लिए 28 वर्षों की जीवनकाल अवधि पर विचार करते हुए, रेलवे ट्रैकों को बदलने की अनुमानित लागत पर इस स्थिति में विचार नहीं किया गया है। तथापि, यदि आईएसएचपीएल इस प्रशुल्क चक्र के दौरान रेलवे ट्रैकों को बदलता है तो इसे इस संबंध में किए गए वास्तविक व्ययों के आधार पर प्रशुल्क के संशोधन के लिए प्रस्ताव लाना होगा जो दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित हो।
- (v). आईएसएचपीएल ने मौजूदा कनवेयर प्रणाली की रिवेम्पिंग/प्रतिस्थापन के लिए रु० 200 लाख की राशि पर विचार किया है, जो जोखिमों को कम करने के लिए ऐसा करना आवश्यक हो गया है। आईएसएचपीएल द्वारा यथा उल्लिखित, कार्य अगले दो वर्षों में किया जाएगा। आईएसएचपीएल द्वारा अंगीकृत 5 वर्षों के जीवनकाल प्रतिमानक और 2004-05 में परिचालनों के शुरू होने पर विचार करते हुए, प्रतिस्थापन वर्ष 2009-10 में पहले से ही अतिदेय हो चुका है। जैसाकि पहले बताया गया है, एलए के प्रावधान आईएसएचपीएल से अपेक्षा करते हैं कि आर्थिक जीवनकाल के दौरान परिसंपत्तियों को बदला जाए। इन सभी कारकों पर विचार करते

हुए, वास्तविक व्यय के सत्यापन के अधीन, कनवेयर प्रणालियों को बदलने के लिए वर्ष 2012-13 में सकल प्रखंड में परिवर्धन रूप में ₹ 200 लाख की राशि पर विचार किया गया है। इस राशि पर मूल्यहास वर्ष 2012-13 के लिए कम्पनी अधिनियम के अनुसार स्वीकृत किया गया है।

- (vi). स्टेकयार्ड क्षमता को बढ़ाने के लिए आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित ₹ 350 लाख का व्यय सम्पूर्ण व्ययों जैसे किए जाने वाले कार्यों की प्रकृति और इसकी अनुमानित लागत, व्यय की चरणबद्धता, आदि के साथ सही से तर्कसंगत नहीं ठहराया गया है। इसके अलावा, आईएसएचपीएल ने बताया है कि यह कार्य सेल कार्गो के अधिक ग्रेडों/गुणवत्ता के अलावा अन्य ग्राहकों के कार्गो के भंडारण के लिए किया जाना अपेक्षित है। इस प्रशुल्क चक्र के अधीन शामिल वर्षों के लिए आईएसएचपीएल के अनुमानित थुपट में इन कारकों की वजह से यातायात में वृद्धि पर विचार नहीं किया गया है। चूंकि तदनुरूपी लाभ को स्वीकृत किए बिना केवल निवेश पर विचार करना सही नहीं है, इसलिए स्टेक यार्ड के विस्तार के लिए ₹ 350 लाख के प्रस्तावित निवेश पर इस विश्लेषण में विचार नहीं किया गया है।

- (ख). आईएसएचपीएल द्वारा प्रेषित वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए कार्य पूंजी अनुमान दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए संशोधित किए गए हैं। वस्तुसूची का मूल्य 'शून्य' लिया गया है क्योंकि आईएसएचपीएल ने प्रतिमानकों के अनुसार अपेक्षित कोई व्यय नहीं भेजे हैं। विविध देनदारियों को, प्रतिमानकों के अनुसार, आईएसएचपीएल द्वारा केओपीटी को देय अनुमानित पट्टा किराये के एक महीने की औसत पर विचार सुविचारित किया गया है। स्वीकार्य रोकड़ शेष अनुमानित परिचालन व्ययों तथा उपरिव्ययों के परिचालन, सिवाय मूल्यहास, के लिए अनुमानित एक माह के आधार पर सुविचारित किया गया है। ऋण और अग्रिम कार्य पूंजी के प्रयोजन के लिए सुविचारित नहीं किए गए हैं क्योंकि प्रतिमानक इसकी अनुमति नहीं देते हैं। तदनुसार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए कुल मौजूदा परिसंपत्तियां क्रमशः ₹ 368.62 लाख, ₹ 371.72 लाख और ₹ 375.22 लाख परिगणित की गई हैं। आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रेषित मौजूदा देयताओं पर विचार करते हुए, उक्त तीन वर्षों के लिए अनुमानित कार्य पूंजी नकारात्मक पाई गई है। अतः कार्य पूंजी का मूल्य वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए 'शून्य' रूप में लिया गया है।

- (ग). जैसाकि पहले बताया गया है, जलयान अनलोडरों की ढांचागत मरम्मत के लिए सुविचारित व्यय अवलंबित राजस्व व्यय माने गए हैं और उपस्कर के शेष उपयोगी जीवनकाल में रिटर्न ऑफ किया गया है। 31 मार्च 2012 और 31 मार्च 2013 के आखिर में ऐसे अवलंबित राजस्व व्ययों का शेष प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने के प्रयोजन के लिए सुविचारित किए गए हैं।

- (घ). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए संशोधित नियोजित पूंजी तदनुरूपी वर्षों के लिए क्रमशः ₹ 9149.62 लाख, ₹ 8209.35 लाख और ₹ 7167.24 लाख के विपरीत क्रमशः ₹ 6983.58 लाख, ₹ 7010.74 लाख और ₹ 6749.71 लाख होता है।

- (ङ). जनवरी 2007 में प्रशुल्क के पिछले निर्धारण के दौरान, केओपीटी ने बर्थ की क्षमता 3.00 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) प्रमाणित की थी और इसे इस प्रशुल्क संशोधन की कार्यवाही के दौरान भी बनाए रखा है। तथापि, आईएसएचपीएल से अनुरोध किया गया था कि गणनाओं के साथ 70 प्रतिशत उपयोग पर घाट क्षमता और यार्ड क्षमता भेजी जाए, इसने बताया है कि बर्थ की क्षमता 3.00 एमटीपीए पहले ही प्रमाणित किया जा चुका है और 70 प्रतिशत क्षमता उपयोग 2.1 एमटीपीए परिगणित होता है। आईएसएचपीएल का यह दावा सही नहीं है क्योंकि केओपीटी द्वारा प्रमाणित 3.00 एमटीपीए की क्षमता जरूरी अन्तरालों/भत्तों के लिए उपलब्ध करवाए जाने के बाद है। यदि किसी मामले में, इस प्राधिकरण ने आईएसएचपीएल द्वारा परिचालित टर्मिनल की क्षमता का कोई स्वतंत्र निर्धारण नहीं किया है तो केओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।

3.00 एमटीपीए की क्षमता पर विचार करते हुए, इन तीन वर्षों के लिए क्षमता उपयोग अनुमानित थुपट पर आधारित है जो 86.67 प्रतिशत, 80 प्रतिशत और 76.67 प्रतिशत परिगणित होता है। मार्च 2005 के प्रशुल्क नीति दिशानिर्देशों में नियोजित पूंजी पर अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ के बारे में बताया गया है, यदि क्षमता उपयोग 60 प्रतिशत से अधिक हो। तदनुसार, आईएसएचपीएल अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ के लिए पात्र है। अतः वर्ष 2010-11 के लिए 16 प्रतिशत की दर से अधिकतम स्वीकार्य दर पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सुविचारित किया गया है।

- (ix). परिचालन व्यय, प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय विभिन्न गतिविधियों अर्थात् बर्थिंग, ऑन-बोर्ड एवं घाटशुल्क, कार्गो प्रहस्तन तथा सुपुर्दगी जनवरी 2007 में प्रशुल्क के निर्धारण के समय सुविचारित यही प्रतिशत हिस्सेदारी अंगीकृत करते हुए प्रमाणित किए गए हैं। नियोजित पूंजी और मूल्यहास पहले इस गतिविधि के लिए चिह्नित परिसंपत्तियों



के आधार पर बर्थिंग गतिविधि में प्रभाजित किया गया है और शेष समग्र कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में प्रभाजित किया गया है। कुल कार्गो प्रहस्तन हिस्सेदारी विशेष प्रतिशत हिस्सेदारी अंगीकृत करते हुए तीन उप-गतिविधियों, 'ऑन बोर्ड एवं घाटशुल्क', 'कार्गो प्रहस्तन' और 'सुपुर्दगी' के बीच पुनः प्रभाजित किया गया है। आईएसएचपीएल द्वारा अंगीकृत प्रभाजन का आधार, जैसा ऊपर बताया गया है, इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

- (x). उपर्युक्त चर्चा के अधीन, समग्र आईएसएचपीएल के लागत विवरणों और विभिन्न मुख्य/उप-गतिविधियों को संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक - I (क) से (च) रूप में संलग्न किए गए हैं। लागत विवरणों के सारबद्ध परिणाम नीचे दी गई तालिका में प्रस्तुत किए गए हैं:

क्र.स.	विवरण	परिचालन आय (रु० लाखों में)				निवल अधिरोध (+)/घाटा (-) (रु० लाखों में)				परिचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिरोध (+)/घाटा (-)			
		2010-11	2011-12	2012-13	कुल	2010-11	2011-12	2012-13	कुल	2010-11	2011-12	2012-13	औसत
1.	समग्र आईएसएचपीएल	5868.10	5030.42	4641.89	15540.41	1409.57	(-) 965.52	(-) 1384.06	(-) 948.01	24.02%	(-) 19.19%	(-) 29.82%	(-) 6.85%
	मुख्य गतिविधियाँ												
2.	पोत संबंधित (बर्थिंग)	267.81	235.94	210.13	713.88	(-) 112.45	(-) 199.74	(-) 210.18	(-) 522.37	(-) 41.99%	(-) 85.38%	(-) 100.02%	(-) 73.38%
3.	कार्गो संबंधित	5600.29	4796.48	4431.76	14828.53	1522.02	(-) 765.78	(-) 1173.88	(-) 417.64	27.18%	(-) 15.97%	(-) 26.49%	(-) 2.82%
	कार्गो संबंधित उप-गतिविधियाँ												
4.	ऑनबोर्ड घाटशुल्क	2191.18	1938.26	1776.67	5906.11	739.10	(-) 80.65	(-) 240.04	418.41	33.73%	(-) 4.16%	(-) 13.51%	7.88%
5.	कार्गो प्रहस्तन	2486.36	2006.44	1838.80	6331.60	497.17	(-) 649.68	(-) 863.76	(-) 1016.27	20.00%	(-) 32.38%	(-) 46.97%	(-) 16.85%
6.	सुपुर्दगी और सदाई	922.75	851.78	816.29	2590.82	285.75	(-) 35.45	(-) 70.08	180.22	30.97%	(-) 4.16%	(-) 8.59%	6.96%

- (क). जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, रु० 940.01 लाख का निवल घाटा होगा, यदि आईएसएचपीएल को वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर परिचालन करने की अनुमति दी जाती है।

- (ख). आईएसएचपीएल ने वैकल्पिक सेवाओं, अर्थात् (i) मैनुअल सैम्पल लेने के लिए, गन्नी बैगों में पैकिंग एवं सुपुर्दगी के लिए जनशक्ति उपलब्ध करवाना, (ii) ऑनलाइन सैम्पल लेने के लिए और प्राप्ति और परेक्षण कार्गो के नमी विश्लेषण के लिए, (iii) ट्रिमिंग, सफाई, लेबल लगाने तथा नीम्बू छिड़कने सहित रेलबद्ध कार्गो के लिए परेक्षण संबंधी सेवाएं, (iv) जलयान भंडारों के लिए प्रभार और (v) अनुमोदित सर्वेयर द्वारा स्टॉक का तिमाही सर्वेक्षण के लिए कुछ नई प्रशुल्क मदें प्रस्तावित की हैं। आईएसएचपीएल ने ना तो प्रस्तावित दरों के लिए कोई गणनाएं भेजी हैं और न ही इन प्रस्तावित नई सेवाओं से होने वाली किसी आय का अनुमान लगाया है। इस संबंध में विशिष्ट प्रश्न किए जाने पर, आईएसएचपीएल ने बताया है कि ये वैकल्पिक मदें हैं और यह पक्का नहीं है कि आयातक/पत्तन उपयोक्ता इन सेवाओं का उपयोग करें अथवा नहीं अथवा जब कभी ये सेवाएं उपलब्ध करवाई जाती हैं, प्रदान करने की लागत निर्धारित की जाएगी। तथापि, संशोधित प्रस्ताव अग्रेषित करते हुए अपने पत्र दिनांक 14 सितम्बर 2010 में आईएसएचपीएल ने बताया है कि नई सेवाएं उपयोक्ताओं द्वारा दर्शाई गई इच्छा/मांग के आधार पर शामिल की गई हैं। इसके अलावा, कुछ अन्य प्रश्न के प्रतिसाद में, आईएसएचपीएल ने पूर्व निष्पादन के आधार पर उसके द्वारा प्रदत्त वैकल्पिक सेवाओं को सूचीबद्ध किया है जिसमें उपर्युक्त सभी सेवाएं शामिल हैं।

आईएसएचपीएल द्वारा सेल के साथ किया गया करार दर्शाता है कि आईएसएचपीएल द्वारा प्रदत्त की जाने वाली समेकित सेवाओं में ये कई सेवाएं, अर्थात् ऑनलाइन सैम्पल लेना और नमी विश्लेषण, वैगन सफाई, पैकिंग, ट्रिमिंग, नीम्बू छिड़काव आदि जैसी परेक्षण संबंधित सेवाएं और तिमाही आधार पर स्टॉक का प्रत्यक्ष सत्यापन शामिल है। इन सभी कारकों को ध्यान में रखते हुए, आईएसएचपीएल सेल को समेकित सेवा दायित्व के रूप में ये सेवाएं पहले से ही प्रदान कर रहा है और इस संबंध में प्रोद्भूत लागत वास्तविकताओं में शामिल की गई हैं। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लए अनुमानित परिचालन व्यय, जो वर्ष 2009-10 के लए वास्तविकताओं पर आधारित हैं, इन सेवाओं से संबंधित लागतों के कुछ तत्व भी शामिल किए गए हैं। आईएसएचपीएल ने बताया है कि ये सेवाएं वैकल्पिक हैं परन्तु सेल के साथ उसके द्वारा किया गया करार टिप्पणी का समर्थन नहीं करती हैं। केओपीटी ने संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियों में कहा है कि चूंकि बर्थ सं. 4 के माध्यम से प्रहस्तित सम्पूर्ण कार्गो रेलबद्ध है, इसलिए परेक्षण संबंधित सेवाओं के लिए प्रभार आईएसएचपीएल द्वारा प्रहस्तित सम्पूर्ण मात्रा पर लागू हैं। ऑनलाइन सैम्पल लेने तथा तिमाही सर्वेक्षण जैसी सेवाएं भी सम्पूर्ण मात्रा पर लागू प्रतीत होती हैं। इसलिए, उपर्युक्त तीन सेवाओं से, जो आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित 5 सेवाओं में से किसी सेवा के लिए सेल के साथ करार में स्पष्ट रूप से शामिल हैं, आय अनुमानित थ्रुपुट और आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित दर के आधार पर अनुमानित की गई है। इस प्रशुल्क चक्र की शेष अवधि मार्च 2011 से मार्च 2013 तक में इस संबंध में आईएसएचपीएल द्वारा अर्जित किए जाने की संभावना वाली अतिरिक्त आय रु० 885 लाख परिगणित होती है। रु० 940.01 लाख के अनुमानित निवल घाटे से इस अतिरिक्त आय के समायोजन के बाद, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए निवल घाटा कम होकर रु० 55.01 लाख हो जाएगा।

- (ग). आईएसएचपीएल ने विदेशगामी पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभारों में 20 प्रतिशत वृद्धि की मांग की है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए बर्थिंग गतिविधि में अनुमानित निवल घाटा ₹ 522.37 लाख है। इसके अलावा, वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए निष्पादन का विश्लेषण दर्शाता है कि बर्थिंग गतिविधि ₹ 802.79 लाख के कुल निवल घाटे के साथ इन सभी वर्षों में घाटा स्थिति में है, हालांकि समग्र आईएसएचपीएल ने अधिशेष की स्थिति दर्शाई थी। इसलिए, बर्थ किराया प्रभारों में वृद्धि ₹ 55.01 लाख के शेष निवल घाटे को पूरा करने के लिए स्वीकृत की गई है। 2 वर्ष और एक महीने की शेष अवधि के लिए अनुमानित बर्थ किराया प्रभारों के प्रतिशत रूप में निवल घाटा 11.79 प्रतिशत परिगणित होता है। इसलिए, अनुमानन त्रुटियों, यदि कोई हों, के मार्जिन पर विचार करने के लिए, केवल विदेशी पोतों के मामले में आईएसएचपीएल द्वारा मांगी की 20 प्रतिशत की वृद्धि के विपरीत विदेशी और तटीय पोतों पर समान रूप से लागू होने वाले मौजूदा बर्थ किराया प्रभारों में 11 प्रतिशत की वृद्धि स्वीकृत की गई है। सभी अन्य मौजूदा दरें बिना किसी बदलाव के जारी रहेंगी।
- (xi). हालांकि आईएसएचपीएल ने बताया है कि वह समान उपयोक्ता आधार पर परिचालन करता है, आईएसएचपीएल का पूर्व निष्पादन तथा भविष्य अनुमान दर्शाते हैं कि टर्मिनल केवल सेल को सेवा प्रदान कर रहा है। आईएसएचपीएल ने सेल के साथ सेवा करार किया है और सेल ने अपनी यह स्थिति बनाए रखी है कि सेवा दायित्व और उसके द्वारा आईएसएचपीएल को देय प्रभार उक्त करार के प्रावधानों द्वारा शासित हैं। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के प्रावधानों के अनुसार, इस प्राधिकरण को अधिकार दिया गया है कि वह महापत्तनों और वहां पर परिचालन करने वाले निजी टर्मिनलों के लिए दरमान और शर्तों के विवरण तैयार किए जाएं और दो पार्टियों के बीच हुआ करार सांविधिक प्रावधानों को अधिक्रमित नहीं कर सकता। इसके अलावा, महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (4) के अधीन यथा उपलब्ध, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान आईएसएचपीएल पर बाध्यकारी है और इसलिए आईएसएचपीएल को सलाह दी जाती है कि वह टर्मिनल में सेवाएं प्रदान करने के लिए उसमें निर्धारित दरमान और शर्तों का पालन करे और यह सुनिश्चित करे कि उसके द्वारा किया गया कोई करार संशोधित दरमान के प्रावधानों का उल्लंघन न करे।
- (xii). केओपीटी ने मूल प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियों पर कहा है कि आईएसएचपीएल के लिए अनुमोदित दरों और केओपीटी के लिए अनुमोदित दरों के निम्नतर स्तर पर ही आईएसएचपीएल प्रभारों की वसूली कर सकता है। आईएसएचपीएल के मामले में पारित जनवरी 2007 के पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुच्छेद सं. 10 (ii) द्वारा पहले ही निपटान कर चुका है।
- (xiii). केओपीटी ने बताया है कि आईएसएचपीएल ने केओपीटी की देयताओं से संबंधित पुरानी पेंशन की वसूली के लिए, इस प्राधिकरण द्वारा यथा अनुमोदित, अपने ग्राहकों से विशेष दर वसूल की थी और वह केओपीटी को नहीं भेजी थी। आईएसएचपीएल ने यह भी बताया है कि वह एचडीसी/केओपीटी द्वारा देय देयताओं के समायोजन के द्वारा इस संबंध में वसूल किए गए ₹ 22.00 लाख की अनुमानित राशि को आईएसएचपीएल को अंतरित करने के लिए सहमत था। इस प्राधिकरण ने इस संबंध में केओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच हुए विवाद में हस्तक्षेप नहीं किया है।
- (xiv). केओपीटी ने मुद्दा उठाया है कि आईएसएचपीएल को पोतों के दोगुने/तिगुने बैंकिंग के लिए बर्थ किराया प्रभारों की वसूली करने की अनुमति नहीं देगा कि ऐसे पोतों द्वारा अधिग्रहीत स्थान आईएसएचपीएल को आर्बिट्रि वॉटरफ्रंट के बाहर आते हैं। केओपीटी ने इस प्राधिकरण से आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमान में उन प्रावधानों [खंड - ग बर्थ किराया प्रभार की सामान्य टिप्पणी (iv)] को हटाने का अनुरोध किया है जो आईएसएचपीएल को दोगुने/तिगुने बैंक किए गए पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभारों की वसूली में सहयोग करते हैं। आईएसएचपीएल ने यह टिप्पणी करने की मांग की है कि दोगुने/तिगुने बैंकिंग परिचालन बर्थ की मौजूदगी की वजह से ही संभव हैं और इसलिए बर्थ किराया प्रभार ऐसे परिचालनों के लिए देय हैं। यह भी बताया गया है कि दोगुनी/तिगुनी बैंकिंग केओपीटी के जोर देने पर ही की जाती है और वे बर्थ सं. 4क में परिचालनों के लिए इम्पेडिमेंट हैं और आईएसएचपीएल के हित में अवांछनीय है। केओपीटी और आईएसएचपीएल को यह विवाद आपस में सुलझाने की सलाह दी जाती है।
- (xv). केओपीटी ने बताया है कि चूंकि एलए उर्वरक कच्चा माल, कोयला, सोड एश, आदि जैसे अन्य शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए है, आईएसएचपीएल के दरमान में ऐसे अन्य कार्गो के लिए भी उत्पादकता प्रतिमानक और दरें शामिल होनी चाहिए। तथापि, केओपीटी ने आईएसएचपीएल के यातायात अनुमानों का समर्थन किया है, अनुमानित तटीय मात्रा में मामूली समायोजन के अधीन, जो केवल कोकिंग कोयले के आयात के प्रहस्तन पर विचार करता है। तदनुसार, प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही केवल कोकिंग कोयले के प्रहस्तन से होने वाली आय, व्यय तथा निवेश पर विचार करती है। इसलिए, अन्य कार्गो के लिए उत्पादकता मानक और प्रहस्तन की दरें निर्धारित करने का प्रश्न ही नहीं उठता है। तथापि, आईएसएचपीएल को उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी जाती है जब

कभी अधिसूचित दरमान में सेवा/कार्गों के लिए विशिष्ट प्रशुल्क नहीं हो, मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में दिए गए प्रावधानों के अनुसार।

- (xvi). मौजूदा दरमान में निर्धारित न्यूनतम बर्थ किराया प्रभार, न्यूनतम बर्थ किराया प्रभारों पर पहुँचने के लिए आईएसएचपीएल द्वारा सुविचारित अनुपात अंगीकृत करते हुए, अनुमोदित संशोधित बर्थ किराया प्रभारों के संदर्भ में संशोधित किए गए हैं।
- (xvii). इसके संशोधित प्रस्ताव में, आईएसएचपीएल ने यह टिप्पणी शामिल की है कि 14000 टन प्रतिदिन का उत्पादकता प्रतिमाक दो कार्ययोग्य हैचों अथवा यथामूल्य, यदि कम हो, पर आधारित होगा जिसे अनुमोदित किया गया है।
- (xviii). आईएसएचपीएल ने 'जनशक्ति और उपस्कर की आपूर्ति' और 'घाटशुल्क' प्रशुल्क मदों को तटीय रियायत की अनुप्रयोजनीयता सीमित करने के मद्देनजर, प्रस्तावित दरमान में खंड - ग 'तट प्रहस्तन प्रभार' से खंड - ख 'घाटशुल्क प्रभार' में 'उतराई/स्टेकिंग सहित आईएसएचपीएल परिसर में स्टेकयार्ड को टीपी-2 से कन्वेयिंग' की गतिविधि स्थानांतरित की है। जैसाकि पहले बताया गया है, आईएसएचपीएल ने ऐसी स्थानांतरित गतिविधियों के परिचालन की लागत के आधार पर 'घाटशुल्क' तथा 'तट प्रहस्तन' की मौजूदा इकाई दर में कोई समायोजन नहीं किया है। विभिन्न गतिविधियों के बीच लागत के प्रभाजन में भी गतिविधियों के स्थानांतरण संबंधी कोई समायोजन नहीं दर्शाया गया था। इसलिए, आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित गतिविधियों के स्थानांतरण पर विचार नहीं किया गया है। कुछ समय तक, समेकित दर इकाई दर में समायोजन के साथ विभक्त की गई है, निर्धारित 'तट प्रहस्तन प्रभारों' पर तटीय रियायत जारी रहेगी।
- (xix). आईएसएचपीएल ने 'सुपुर्दगी' की गतिविधि के अधीन नई गतिविधि 'ग्रेड के अनुसार और विभिन्न संयंत्र गंतव्य के लिए आवश्यकता के अनुसार कार्गों की लदाई' शामिल करने का प्रस्ताव किया है। इसके अलावा, आईएसएचपीएल ने 'तट प्रहस्तन प्रभार', अर्थात् 'पोत से स्टेकयार्ड और अंतरण के लिए स्पिलेज की वसूली' को 'अन्य सेवाओं' में एक मौजूदा गतिविधि को स्थानांतरित किया है, प्रस्तावित बदलाव अनुमोदित किए गए हैं।
- (xx). कंओपीटी ने पाया है कि विविध सेवाओं के अधीन, 'कार्गों की लदाई, उतराई तथा रिस्टेकिंग' प्रशुल्क मद के मामले में, यह उल्लेख किया जाना चाहिए कि ये प्रभार ऐसी सेवाओं के लिए वसूल किए जाएंगे जो 'प्रहस्तन' और 'सुपुर्दगी' गतिविधियों के अधीन शामिल नहीं हों। जैसाकि कंओपीटी द्वारा बताया गया है, यह देखा गया है कि रिस्टेकिंग गतिविधि तट प्रहस्तन प्रभारों के अधीन शामिल है और लदाई गतिविधि गतिविधि, सुपुर्दगी के अधीन शामिल है। इसलिए, खंड - च विविध (वैकल्पिक सेवाएं) के अधीन निम्नलिखित टिप्पणी को शामिल किया गया है।

'टिप्पणी:

क्र.सं. (ii) के अधीन प्रभार ऐसी सेवाओं के लिए प्रभार्य होंगे जो खंड 3.3, 3.4.2 और 3.5.2 के अधीन शामिल नहीं हों।"

- (xxi). आईएसएचपीएल ने भाग - IV - अन्य सेवाओं के लिए प्रभार के अधीन निम्नलिखित नई प्रशुल्क मदें शामिल की हैं:

- |  |                    |
|--|--------------------|
| (i) परेषिती के निर्देशानुसार मैनुअल सैम्पल लेने, गन्नी बैगों में पैकिंग एवं सुपुर्दगी के लिए जनशक्ति उपलब्ध करवाना | रु 10 प्रति मी.ट.  |
| (ii) प्राप्ति तथा परेषण कार्गों के नमी विश्लेषण के लिए ऑनलाइन सैम्पल लेने के लिए प्रभार                            | रु 5 प्रति मी.ट.   |
| (iii) ट्रिमिंग, सफाई, लेबल लगाना तथा नीम्बू छिड़कना सहित बर्थ सं. 4क के माध्यम से रेलबद्ध कार्गों से संबंधित परेषण | रु 10 प्रति मी.ट.  |
| (iv) जलयान भंडारों के लिए प्रभार   | रु 100 प्रति मी.ट. |
| (v) अनुमोदित सर्वेक्षक द्वारा स्टॉक का तिमाही सर्वेक्षण  | रु 3 प्रति मी.ट.   |

जैसाकि पहले बताया गया है, क्र.सं. (ii), (iii) और (v) के अधीन प्रशुल्क मदें सेल के साथ आईएसएचपीएल द्वारा किए गए करार में आईएसएचपीएल द्वारा प्रदत्त की जाने वाली समेकित सेवाओं के हिस्से के रूप में उल्लिखित की गई हैं। आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित दरों पर प्रदान की जाने वाली इन सेवाओं से होने वाली आय को भी राजस्व अनुमानों में परिगणित किया गया है। इसलिए, आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित, ये प्रशुल्क मदें अनुमोदित की गई हैं।

क्र.सं. (i) के मामले में, यह स्पष्ट नहीं है कि यह नियमित सेवा का भाग है अथवा यह 'ऑनलाइन सैम्पल लेना' के लिए वैकल्पिक सेवा है और अनुमानित यातायात का कितना हिस्सा यह सेवा प्राप्त करेगा। इसलिए, यह प्रशुल्क मद वर्तमान में अनुमोदन के लिए सुविचारित नहीं की गई है।

इसी तरह, क्र.सं. (iv) के मामले में पर्याप्त ब्योरो के अभाव में, इस मद पर भी विचार नहीं किया गया है।

- (xxiv). 1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तों के खंड (ix) (क) एवं (ख) के अधीन निर्धारित ब्याज दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर के संदर्भ में संशोधित कर 14.75 प्रतिशत की गई है।
- (xxv). आईएसएचपीएल का मौजूदा अनुमोदित दरमान 2.3 मिलियन टन से अधिक किसी आयातक/निर्यातक द्वारा ऑफर किए गए कार्गो की किसी एकल मद के लिए 'जनशक्ति एवं उपस्कर की आपूर्ति' और 'घाटशुल्क' प्रमारों में 20 प्रतिशत की छूट स्वीकृत करने के लिए है। आईएसएचपीएल ने, प्रारंभ में जून 2009 में, छूट की मात्रा बढ़ाकर 25 प्रतिशत की थी। इस संबंध में विशेष प्रश्न पूछे जाने पर, आईएसएचपीएल ने बताया है कि खंडों को हटा दिया गया है, जो अनुमोदित किया गया है।

तथापि, यह देखा गया है कि आईएसएचपीएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव में 'जनशक्ति की आपूर्ति' और 'घाटशुल्क' प्रमारों में 50 प्रतिशत छूट स्वीकृत करने के लिए सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अधीन नया खंड प्रस्तावित किया है। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.16.1 के अनुसार, दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं और महापत्तनों और वहां पर निजी टर्मिनल परिचालकों को अधिकार दिया गया है कि यदि वे चाहें तो निम्नतर दरों की वसूली कर सकते हैं। इसलिए, आईएसएचपीएल के दरमान में पृथक प्रावधान निर्धारित करने की जरूरत नहीं लगती है। यह उल्लेख करना अनावश्यक है कि परिचालक द्वारा उसके ग्राहकों को स्वीकृत छूट, यदि कोई हो, का राजस्व प्रभाव स्वीकार नहीं किया जाएगा।

- (xxvii). केओपीटी के सुझाव पर, सुधार किए जाने के उपाय के रूप में 'परिभाषाओं', 'सामान्य निबंधन एवं शर्तों' और 'टिप्पणियां' में निम्नलिखित मामूली संशोधन किए गए हैं।

- (क). अनुसूची 1.1 - परिभाषाएं के खंड (viii) में 'पत्तन उपयोक्ता' को 'टर्मिनल उपयोक्ता' किया गया है।
- (ख). अनुसूची 1.1 - परिभाषाएं के मौजूदा खंड (x) के अंत में 'कोलकाता पत्तन न्यास के साथ' जोड़ा गया है।
- (ग). अनुसूची 1.1 - परिभाषाएं के खंड (xvii) में 'पत्तन' और 'पत्तन परिसर' को 'आईएसएचपीएल परिसर' से बदला गया है।
- (घ). अनुसूची 1.2 - सामान्य निबंधन एवं शर्तों के खंड (i) में 'आईएसएचपीएल की सीमाएं' को 'आईएसएचपीएल परिसर' से बदला गया है।
- (ङ). अनुसूची 1.2 - सामान्य निबंधन एवं शर्तों के खंड (xii) में 'अदा करने के लिए' और 'विलंबों के लिए' के बीच में 'प्रमार' शामिल गया है।
- (च). अनुसूची 1.2 - सामान्य निबंधन एवं शर्तों के खंड (xiii) (क) और (ग) में 'पत्तन' और 'पत्तन/टर्मिनल' को 'आईएसएचपीएल' से बदला गया है।
- (छ). खंड 2.2 (बर्थ किराया प्रमार) के अधीन टिप्पणी (vi) में 'पत्तन उपस्कर' को 'आईएसएचपीएल' से बदला गया है, जैसा केओपीटी द्वारा सुझाव दिया गया था।
- (ज). खंड 3.6 भूमि किराया/भंडारण प्रमार के अधीन टिप्पणी (iii) में 'रविवार एवं सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित' को 'रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन/आईएसएचपीएल के गैर-परिचालन दिवसों' से बदला गया है, जैसा केओपीटी द्वारा सुझाव दिया गया था।

- (xxviii). आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित/केओपीटी द्वारा सुझाए गए निम्नलिखित संशोधनों पर विचार नहीं किया गया है।

- (क). केओपीटी ने बताया है कि 'अंतर्देशीय पोत', 'ऑन-बोर्ड प्रमार' और 'घाटशुल्क' शब्दों की परिभाषा केओपीटी के दरमान में परिभाषाओं के अनुसार खंड 1.1 - परिभाषाएं के अधीन शामिल की जाएं। आईएसएचपीएल का मौजूदा दरमान अंतर्देशीय पोतों के प्रहस्तन के लिए दरें निर्धारित नहीं करता है। आईएसएचपीएल का दरमान 'ऑन-बोर्ड प्रमार' नाम से भी कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं करता है। इसके अलावा, घाटशुल्क प्रमारों की वसूली के लिए प्रदत्त सेवाएं मौजूदा दरमान में सूचीबद्ध की गई हैं। इसलिए, आईएसएचपीएल के दरमान में इन शब्दों को परिभाषित करना जरूरी नहीं माना गया है।
- (ख). 'मौसम कार्य दिवस' की परिभाषा में 'गैर-मौसम कार्य दिवस' का समावेशन जरूरी नहीं समझा गया है क्योंकि 'मौसम कार्य दिवस' पहले ही परिभाषित किया जा चुका है।

- (ग). आईएसएचपीएल ने खंड 1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तों के खंड (iv) में 'भारतीय स्टेट बैंक' को 'भारतीय रिजर्व बैंक' से बदलने का प्रस्ताव किया है। चूंकि आईएसएचपीएल ने प्रस्तावित बदलाव के लिए कोई कारण नहीं भेजे हैं, इसलिए मौजूदा खंड को बिना किसी बदलाव के बनाए रखा गया है।
- (घ). आईएसएचपीएल ने खंड 1.2 तटीय रियायत से संबंधित सामान्य निबंधन एवं शर्तों के खंडों (xi) (क) और (ख) में '60 प्रतिशत से अधिक नहीं होनी चाहिए' के बाद '(अथवा ऐसा प्रतिशत समय-समय पर भारत सरकार की अधिसूचनाओं के अनुसार संशोधित किया जाए)' वाक्य शामिल करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि मौजूदा खंड एक मानक खंड है और अभी तक कोई विसंगति देखी अथवा पाई नहीं गई है, इसलिए आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित संशोधन पर विचार नहीं किया गया है।
- (ङ). शर्तों में आईएसएचपीएल/केओपीटी द्वारा प्रस्तावित सभी छोटे बदलावों पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि मौजूदा निर्धारण सही पाए गए हैं।

18.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण **अनुलग्नक-II** रूप में संलग्न आईएसएचपीएल के संशोधित दरमान को अनुमोदित करता है।

18.2. आईएसएचपीएल के मामले में संशोधित दरमान तथा शर्तें, भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 15 दिन समाप्त होने के पश्चात प्रभावी होंगी और 31 मार्च 2013 तक प्रभावी रहेंगी। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है। यदि डी.जी. सैंटों, जलयान अनलोडर में पीएलसी/वीवीवीएफ ड्राइव के प्रतिस्थापन, उच्च मस्त टावरों के संस्थापन, चालित धर्मकांटे के प्रतिस्थापन और जलयान अनलोडर की प्रमुख ढांचागत मरम्मतों के संबंध में वर्ष 2011-12 के लिए प्रस्तावित परिवर्धनों को आईएसएचपीएल द्वारा 31 मार्च 2012 से पहले पूरा नहीं किया जाता है तो इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान 31 मार्च 2012 को स्वतः ही समाप्त हो जाएगा।

18.3 आईएसएचपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2010 के बाद से पारित आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित की गई मानी जाए।

18.4 आईएसएचपीएल तत्संबंधी लेखांकन वर्ष की समाप्ति के 60 दिनों के भीतर अपने वार्षिक लेखों तथा निष्पादन केओपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को भेजेगा। यदि आईएसएचपीएल विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर ऐसी सूचना भेजने में विफल रहता है तो केओपीटी आईएसएचपीएल के विरुद्ध उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

18.5 आईएसएचपीएल का प्रशुल्क परिचालक द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और इस विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए विभिन्न अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि यह प्राधिकरण निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां स्वीकृत किए गए अनुमानों से विपश्चन है तो आईएसएचपीएल से यह अपेक्षा की जाएगी कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करे और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण होने वाले लाभ को पूर्णतः समायोजित किया जाए।

18.6. इस संबंध में, आईएसएचपीएल से अनुरोध है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की एक रिपोर्ट प्रेषित की जाए। ऐसी रिपोर्ट उसी प्रारूप में दाखिल करनी होगी जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करते समय विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी बताएं। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के लिए वास्तविकताओं और अनुमानों के बीच (+)/(-) 20 प्रतिशत की भिन्नता पाई जाती है तो टीएएमपी संबद्ध परिचालक को अनुसूचित समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है। यदि आईएसएचपीएल टीएएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो प्रशुल्क की समीक्षा के लिए यह प्राधिकरण अपनी ओर से समीक्षा की कार्यवाही शुरू करेगा।

## इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हॉलिवुड) प्रॉड लिमिटेड - दरमानी का सामान्य संशोधन

अनुसूचक - I (क)

समय दर्शित के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक				आइएचएचपीएल द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएचएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	कातायात (लाख टनो में) - विदेशी	33.06	31.11	26.52	28.81	19.50	14.40	11.50	19.50	15.60	12.65
	तटीय	0.00	0.27	0.30	3.48	6.50	9.60	11.50	6.50	8.40	10.35
	कुल	33.06	31.38	26.82	32.29	26.00	24.00	23.00	26.00	24.00	23.00
I	कुल परिवर्धन आय										
	(i) कार्गो प्रहसन आय	6762.93	6494.26	6025.48	6960.56	5524.82	4973.30	4685.24	5600.29	4796.48	4431.76
	(ii) पोत संबंधित आय	232.22	285.97	297.07	404.64	213.16	168.81	143.82	267.81	233.94	210.13
	जोड़ - I	6995.15	6780.23	6322.55	7365.20	5737.98	5142.11	4829.06	5868.10	5030.42	4641.89
II	परिवर्धन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)										
	(i) अनुसूचक लेबर	488.54	441.60	508.90	160.00	168.00	176.40	185.22	166.02	172.26	178.74
	(ii) उपकरण चलान लागत	205.24	401.60	463.90	967.49	1875.25	1531.61	1331.36	951.98	1024.00	1093.56
	(iii) रॉयल्टी/संज्ञक हिरासदार	1473.09	1343.48	1206.61	1403.20	1056.64	1168.83	1066.79	1063.70	1006.58	919.77
	(iv) उपकरण किराया	1145.73	1086.68	919.62	1091.33	1087.13	1055.22	1061.52	912.08	873.60	868.71
	(v) सिविल कंस्ट्रक्शन के अनुसार देय पट्टा किराये	325.81	343.05	360.03	379.86	399.23	419.59	440.99	399.23	419.46	440.51
	(vi) बीमा	92.20	85.31	87.91	117.07	146.67	161.34	177.47	117.07	117.07	117.07
	(vii) अन्य व्यय (जोड़/संशोधन शुल्क)	25.10	23.92	22.64	25.59	42.10	49.00	53.00	20.54	19.68	19.55
	जोड़ - II	3755.71	3725.64	3569.61	4144.54	4775.02	4561.99	4316.35	3630.62	3632.65	3637.91
III	मूल्यहास	826.05	821.55	796.95	824.42	785.08	796.00	796.00	777.99	832.48	883.65
IV	उपपरिव्यय										
	(i) प्रकल्प एवं प्रसस्न उपपरिव्यय	200.80	260.87	359.61	379.27	461.60	530.84	610.46	393.53	408.33	423.68
	(ii) प्राथमिक व्यय बढ़ता खाता	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76
	जोड़ - IV	201.56	261.63	360.37	380.03	462.36	531.60	611.22	394.29	409.09	424.44
V	परिवर्धन अतिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	2211.83	1971.41	1595.62	2016.21	-284.48	-747.48	-894.51	1065.20	156.20	-304.11
VI	वित्त एवं वित्तिय आय (एफएमआई)	3.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	वित्त एवं वित्तिय व्यय (एफएमआई)	0.00	4.71	0.00	2.59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	3.01	(4.71)	0.00	(2.59)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	व्याज एवं टैन्स से पहले अतिशेष (V) + (VIII)	2,214.84	1,966.70	1,595.62	2,013.62	(284.48)	(747.48)	(894.51)	1,065.20	156.20	(304.11)
X	नियोजित पूंजी	10,156.38	9,378.16	8,582.90	7,761.57	9,149.62	8,209.35	7,167.24	6,983.58	7,010.74	6,749.71
XI	आवक्रीसी - अधिकतम स्वीकार्य	1,523.46	1,500.51	1,373.26	1,241.85	1,463.94	1,313.50	1,146.76	1,117.37	1,121.72	1,079.95
XII	क्षमता उपयोगिता	110.20%	104.60%	89.40%	107.63%	86.67%	80.00%	76.67%	86.67%	80.00%	76.67%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आवक्रीसी	1,523.46	1,500.51	1,373.26	1,241.85	1,463.94	1,313.50	1,146.76	1,117.37	1,121.72	1,079.95
XIV	निवल अतिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	691.38	466.19	222.36	771.77	(1,748.42)	(2,060.98)	(2,041.27)	(52.17)	(965.52)	(1,384.06)
XV	वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए पूर्व अतिशेष का 50 प्रतिशत								689.97		
XVI	वर्ष 2008-10 के लिए अतिशेष								771.77		
XVII	निवल अतिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	691.38	466.19	222.36	771.77	(1,748.42)	(2,060.98)	(2,041.27)	1,409.57	(965.52)	(1,384.06)
XVIII	निवल अतिशेष/(घाटा) परिवर्धन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	9.88%	6.88%	3.52%	10.48%	-30.47%	-40.08%	-42.27%	24.02%	-19.19%	-29.82%
XIX	औसत निवल अतिशेष/(घाटा) परिवर्धन आय के प्रतिशत रूप में		6.87%		10.48%		-37.24%			-6.05%	

इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (इन्डिया) प्रा. लि. - दरमानों का सामान्य संशोधन

अनुलग्नक - I (क)

पोत संबंधित गतिविधि के लिए आय एवं खर्च विवरण

[ ₹ लाख में ]

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक				आइएसएचपीएल द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएनपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	यातायात (लाभ दर्शा में)	33.06	31.11	26.52	28.81	19.50	14.40	11.50	19.50	15.60	12.65
	तटीय	0.00	0.27	0.30	3.48	6.50	9.60	11.50	6.50	8.40	10.35
	कुल	33.06	31.38	26.82	32.29	26.00	24.00	23.00	26.00	24.00	23.00
I	कुल परिवहन आय										
	(i) बर्थ किराया - विदेशी पोत	217.73	222.41	230.44	290.11	198.55	147.07	117.66	191.20	152.92	124.69
	(ii) बर्थ किराया - तटीय पोत	0.00	0.37	0.43	7.96	14.61	21.74	26.16	14.61	19.02	23.44
	(iii) अन्य (पार्किंग एवं टोन्गी चार्जिंग)	14.49	63.19	66.20	106.57	0.00	0.00	0.00	62.00	62.00	62.00
	जोड़ - I	232.22	285.97	297.07	404.64	213.16	168.81	143.82	267.81	233.94	210.13
II	परिवहन लागतें (मूल्यहास अतिरिक्त)										
	(i) अनुलग्न लेबर	63.51	57.41	66.16	20.80	21.84	22.93	24.08	21.58	22.39	23.24
	(ii) उपस्कर बालन लागत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) सैपल्टी / राजस्व हिस्सेदारी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) उपस्कर किराया	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) रियायत करार के अनुसार देय पट्टा किराये	39.10	41.17	43.20	45.58	47.91	50.35	52.92	47.91	50.34	52.86
	(vi) बीमा	4.61	4.27	4.40	5.85	7.33	8.07	8.87	5.85	5.85	5.85
	(vii) अन्य व्यय (जॉब / सहेजान शुल्क)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़ - II	107.22	102.85	113.76	72.23	77.08	81.35	85.87	75.34	78.58	81.95
III	मूल्यहास	108.54	108.54	108.54	108.54	108.54	108.54	108.54	108.54	108.54	108.54
IV	उपरिव्यय										
	(i) प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय	8.03	10.43	14.38	15.17	18.46	21.23	24.42	15.74	16.33	16.95
	(ii) वार्षिक व्यय बढ़ता खाता	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19
	जोड़ - IV	8.22	10.62	14.57	15.36	18.65	21.42	24.61	15.93	16.52	17.14
V	परिवहन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	8.24	63.96	60.20	208.51	8.89	-42.50	-75.20	68.00	30.30	2.50
VI	वित्त एवं विविध आय (एकएमआई)	0.12	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एकएमआई)	0.00	0.19	0.00	0.10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एकएमआई घटाव एकएमआई (VI) - (VII)	0.12	(0.19)	0.00	(0.10)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	व्याज एवं टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	8.36	63.77	60.20	208.41	8.89	(42.50)	(75.20)	68.00	30.30	2.50
X	नियोजित पूंजी	1,980.50	1,872.00	1,763.43	1,654.88	1,546.33	1,437.78	1,329.23	1,546.33	1,437.78	1,329.23
XI	आस्तीनीय - अधिकतम स्वीकार्य	297.08	299.52	282.15	264.78	247.41	230.04	212.68	247.41	230.04	212.68
XII	अपेक्षा उपयोगिता	110.20%	104.60%	89.40%	107.63%	86.67%	80.00%	76.67%	86.67%	80.00%	76.67%
XIII	अपेक्षा उपयोगिता के लिए समायोजित आस्तीनीय	297.08	299.52	282.15	264.78	247.41	230.04	212.68	247.41	230.04	212.68
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	(288.72)	(235.75)	(221.95)	(56.37)	(238.52)	(272.54)	(287.88)	(179.41)	(199.74)	(210.18)
XV	वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए पूर्व अधिशेष का 50 प्रतिशत								31.61		
XVI	वर्ष 2008-10 के लिए अधिशेष								35.35		
XVII	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	(288.72)	(235.75)	(221.95)	(56.37)	(238.52)	(272.54)	(287.88)	(112.45)	(199.74)	(210.18)
XVIII	निवल अधिशेष/(घाटा) परिवहन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-124.33%	-82.44%	-74.71%	-13.93%	-111.90%	-161.45%	-200.17%	-41.99%	-85.38%	-100.02%
XIX	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिवहन आय के प्रतिशत रूप में		-91.56%		-13.93%		-151.95%			-73.38%	

अनुलग्नक - I (ग)

इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हन्डिग) प्रक. लिम - दरमानी का सामान्य संशोधन

कार्गो संबंधित गतिविधि के लिए आय एवं लागत विवरण

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	वित्तविक				आंतरिककरण द्वारा अंशित अनुमान			टारिफ़ों द्वारा संशोधित अनुमान		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	यातायात (ताम्र टर्न में)	33.06	31.11	26.52	28.81	19.50	14.40	11.50	19.50	15.60	12.65
	हरीत	0.00	0.27	0.30	3.48	6.50	9.60	11.50	6.50	8.40	10.35
	कुल	33.06	31.38	26.82	32.29	26.00	24.00	23.00	26.00	24.00	23.00
I	कुल परिवहनन आय										
	(i) ऑनबोर्ड एवं पोर्टलुक्	2904.74	2747.55	2346.17	2714.75	2056.16	1771.46	1616.81	2056.15	1813.62	1657.21
	(ii) वस्तुन	3019.78	2866.24	2450.14	2949.40	2375.10	2192.40	2101.05	2355.31	1885.46	1722.86
	(iii) सुपुर्ग	1006.59	955.41	816.71	983.13	791.70	730.80	700.35	791.70	730.80	700.35
	(iv) अन्य सेवाएं	8.53	67.49	474.34	415.46	301.86	278.64	267.03	397.13	366.60	351.34
	(v) प्रोत्साहन/मात्रा छूट	-176.71	-142.43	-61.88	-102.18	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़ - I	6762.93	6494.26	6025.48	6960.56	5524.82	4973.30	4685.24	5600.29	4796.48	4431.76
II	परिवहनन लागत (मूल्यांकन अतिरिक्त)										
	(i) अनुसूचन लेबर	425.03	384.19	442.74	139.20	146.16	153.47	161.14	144.44	149.87	155.50
	(ii) उपकरण मालन लागत	205.24	401.60	463.90	967.49	1875.25	1531.61	1331.36	951.98	1024.00	1093.56
	(iii) रीवर/रजलर डिस्केवाइ	1473.09	1343.48	1206.61	1403.20	1056.64	1168.83	1066.79	1063.70	1006.58	919.77
	(iv) उपकरण किराया	1145.73	1086.68	919.62	1091.33	1087.13	1055.22	1061.52	912.08	873.60	868.71
	(v) विपणन करार के अनुसार देय बढ़ा किराये	286.71	301.88	316.83	334.28	351.32	369.24	388.07	351.32	369.12	387.69
	(vi) बीमा	87.59	81.04	83.51	111.22	139.34	153.27	168.60	111.22	111.22	111.22
	(vii) अन्य व्यय (जोय/संकेतन शुल्क)	25.10	23.92	22.64	25.59	42.10	49.00	53.00	20.54	19.68	19.55
	जोड़ - II	3648.49	3622.79	3455.85	4072.31	4697.94	4480.64	4230.48	3555.28	3554.07	3555.96
III	मूल्यवृद्धि	717.51	713.01	688.41	715.88	676.54	687.46	687.46	669.45	723.94	775.11
IV	उपस्थिति										
	(i) प्रकान एवं प्रकानन उपस्थिति	192.77	250.44	345.23	364.10	443.14	509.61	586.04	377.79	392.00	406.73
	(ii) प्रभाषिक आय बढ़ाटा खाल	0.57	0.57	0.57	0.57	0.57	0.57	0.57	0.57	0.57	0.57
	जोड़ - IV	193.34	251.01	345.80	364.67	443.71	510.18	586.61	378.36	392.57	407.30
V	परिवहनन अक्षिरोप/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	2203.59	1907.45	1535.42	1807.70	-293.37	-704.98	-819.31	997.20	125.90	-306.61
VI	वित्त एवं वित्तिक आय (एकपयई)	2.89	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	वित्त एवं वित्तिक व्यय (एकपयई)	0.00	4.52	0.00	2.49	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एकपयई घाटा एकपयई (VI) - (VII)	2.89	(4.52)	0.00	(2.49)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	आय एवं टैक्स से पहले अक्षिरोप (V) + (VIII)	2,206.48	1,902.93	1,535.42	1,805.21	(293.37)	(704.98)	(819.31)	997.20	125.90	(306.61)
X	निर्वाचित पुजी	8175.88	7506.16	6819.47	6106.69	7603.29	6771.57	5838.01	5437.25	5572.96	5420.48
XI	आय/सोई - अधिकतम स्वीकृत	1226.38	1200.99	1091.11	977.07	1216.53	1083.46	934.08	869.96	891.68	867.27
XII	लभता उपस्थिति	110.20%	104.60%	89.40%	107.63%	86.67%	80.00%	76.67%	86.67%	80.00%	76.67%
XIII	लभता उपस्थिति के लिए समायोजित आय/सोई	1,226.38	1,200.99	1,091.11	977.07	1,216.53	1,083.46	934.08	869.96	891.68	867.27
XIV	निवल अक्षिरोप/घाटा (IX) - (XIII)	980.10	701.94	444.31	828.14	(1,509.90)	(1,788.44)	(1,753.39)	127.24	(765.78)	(1,173.88)
XV	वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए पूर्व अक्षिरोप का 50 प्रतिशत								658.36		
XVI	वर्ष 2008-10 के लिए अक्षिरोप								736.42		
XVII	निवल अक्षिरोप/घाटा (IX) - (XIII)	980.10	701.94	444.31	828.14	(1,509.90)	(1,788.44)	(1,753.39)	1,522.02	(765.78)	(1,173.88)
XVIII	निवल अक्षिरोप/घाटा परिवहनन आय के प्रतिशत कर में (XIV/I प्रतिशत में)	14.49%	10.81%	7.37%	11.90%	-27.33%	-35.96%	-37.42%	27.18%	-15.97%	-26.49%
XIX	औसत निवल अक्षिरोप/घाटा परिवहनन आय के प्रतिशत कर में		11.03%		11.90%		-33.27%			-2.82%	



## इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (इसिडस) ग्रुप लिमिटेड - दस्तावेजों का सामान्य संशोधन

अनुसूचक - I (घ)

कारों संबंधित उप निविदाओं में बॉर्डर एवं वास्तुशिल्प के लिए आवेदन एवं सामान्य विवरण

( रु लाख में )

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक				आवृत्त/परिचालन द्वारा प्रेषित अनुमान			टैरिफों द्वारा संशोधित अनुमान		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	वस्तुपाठ (सामान्य स्तरों में)	33.06	31.11	26.52	28.81	19.50	14.40	11.50	19.50	15.60	12.65
	तटीय	0.00	0.27	0.30	3.48	6.50	9.60	11.50	6.50	8.40	10.35
	भुत	33.06	31.38	26.82	32.29	26.00	24.00	23.00	26.00	24.00	23.00
I	कुल परिवर्तन आवेदन										
	(i) ऑनबोर्ड (जनसंख्या एवं मोबाइल उपकरण की आपूर्ति)	316.36	299.24	255.52	295.66	223.94	192.93	176.09	223.93	197.51	180.47
	(ii) पाठ्यपुस्तक	2588.38	2448.31	2090.65	2419.09	1832.22	1578.53	1440.72	1832.22	1616.11	1476.74
	(iii) अन्य सेवाएं (प्रशिक्षण)	2.90	22.95	161.28	141.26	102.63	94.74	90.79	135.03	124.64	119.46
	(iv) प्रोत्साहन/मात्रा घटा	-176.71	-142.43	-61.88	-102.18	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	बोर्ड - I	2730.93	2628.07	2445.57	2753.83	2158.79	1866.20	1707.60	2191.18	1938.26	1776.67
II	परिवर्तन आवेदन (मूलभूत संशोधित)										
	(i) अनुसूचक लेबर	146.56	132.48	152.67	48.00	50.40	52.92	55.57	49.81	51.68	53.62
	(ii) उपकरण बालन लागत	82.10	160.64	185.56	387.00	750.10	612.64	532.54	380.79	409.60	437.43
	(iii) सॉफ्टवेयर/हार्डवेयर किस्मों/संसाधन	736.55	671.74	603.31	701.60	528.32	584.42	533.40	531.84	503.29	459.89
	(iv) उपकरण किराया	515.58	489.01	413.83	491.10	489.21	474.85	477.68	410.44	393.12	390.92
	(v) विद्युत करार के अनुसार देय पट्टा किराये	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) बीमा	36.88	34.12	35.16	46.83	58.67	64.53	70.99	46.83	46.83	46.83
	(vii) अन्य व्यय (जीए/संरक्षण शुल्क)	8.28	7.89	7.47	8.44	13.89	16.17	17.49	6.78	6.49	6.45
	बोर्ड - II	1525.95	1495.88	1398.00	1682.97	1890.59	1805.53	1687.67	1426.49	1411.01	1395.14
III	मूल्यमाप	193.73	192.51	185.87	193.29	182.67	185.61	185.61	180.75	195.46	209.28
IV	उपरिव्यय										
	(i) प्रकल्प एवं प्रशासन उपरिव्यय	84.34	109.57	151.04	159.29	193.87	222.95	256.39	165.29	171.50	177.94
	(ii) प्राथमिक व्यय बढ़ता खाता	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19
	बोर्ड - IV	84.53	109.76	151.23	159.48	194.06	223.14	256.58	165.48	171.69	178.13
V	परिवर्तन आवेदन/काटा (I) - (II) - (III) - (IV)	926.72	829.92	710.47	718.09	-108.53	-348.08	-422.26	418.46	160.10	-5.88
VI	फिक्स्ड एवं प्रिविज आवेदन (एकपक्षीय)	1.26	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	फिक्स्ड एवं प्रिविज व्यय (एकपक्षीय)	0.00	1.98	0.00	1.09	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एकपक्षीय घटाव एकपक्षीय (VI) - (VII)	1.26	(1.98)	0.00	(1.09)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	आवृत्त एवं टैरिफ में पहले परिवर्तन (V) + (VIII)	927.98	827.94	710.47	717.00	(108.53)	(348.08)	(422.26)	418.46	160.10	(5.88)
X	निर्धारित पूर्ण	2207.49	2026.66	1841.26	1648.81	2052.89	1828.32	1576.26	1468.06	1504.70	1463.53
XI	आवृत्त/टैरिफ - अधिकतम स्वीकार्य	331.12	324.27	294.60	263.81	328.46	292.53	252.20	234.89	240.75	234.16
XII	सामान्य उपरिव्यय	110.20%	104.60%	89.40%	107.63%	86.67%	80.00%	76.67%	86.67%	80.00%	76.67%
XIII	सामान्य उपरिव्यय के लिए सामान्यतया आवासीय	331.12	324.27	294.60	263.81	328.46	292.53	252.20	234.89	240.75	234.16
XIV	निम्न परिवर्तन/काटा (IX) - (XIII)	596.86	503.67	415.87	453.19	(436.99)	(640.61)	(674.46)	183.57	(80.65)	(240.04)
XV	वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए पूर्ण परिवर्तन का 80 प्रतिशत								262.22		
XVI	वर्ष 2008-09 के लिए परिवर्तन								293.31		
XVII	निम्न परिवर्तन/काटा (IX) - (XIII)	596.86	503.67	415.87	453.19	(436.99)	(640.61)	(674.46)	739.10	(80.65)	(240.04)
XVIII	निम्न परिवर्तन/काटा परिवर्तन आवेदन के प्रतिशत रूप में (XIV/XI प्रतिशत में)	21.86%	19.17%	17.01%	16.46%	-20.24%	-34.33%	-39.50%	33.73%	-4.16%	-13.51%
XIX	औसत निम्न परिवर्तन/काटा परिवर्तन आवेदन के प्रतिशत रूप में		19.43%		16.46%		-30.56%			7.08%	

अनुसूचक - I (ब)

इटलीयन लीगेटर्स (इटलीय) का विषय - इटली का सामान्य संशोधन

कर्मों संबंधित उप निविदाएं तट प्रशासन के लिए आय एवं संपत्ति विवरण

(क सारांश)

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक				आपूर्ति/संवर्धन द्वारा प्रकृति अनुमान			टैक्स/लीज द्वारा संग्रहित अनुमान		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	यातायात (साथ टर्नो में)	33.06	31.11	26.52	28.81	19.50	14.40	11.50	19.50	15.60	12.65
	मटींग	0.00	0.27	0.30	3.48	6.50	9.60	11.50	6.50	8.40	10.35
	कुल	33.06	31.38	26.82	32.29	26.00	24.00	23.00	26.00	24.00	23.00
I	कुल परिवहन आय										
	(i) कारों प्रवेशन द्वारा	3019.78	2866.24	2450.14	2949.40	2375.10	2192.40	2101.05	2355.31	1885.46	1722.86
	(ii) अन्य वाहन (पार्किंग)	2.81	22.27	156.53	137.10	99.61	91.95	88.12	131.05	120.98	115.94
	जोड़ - I	3022.59	2888.51	2606.67	3086.50	2474.71	2284.35	2189.17	2486.36	2006.44	1838.80
II	परिवहन सामग्री (मुद्रादायक वस्तुएं)										
	(i) अनुसूचक लंबा	219.84	198.72	229.01	72.00	75.60	79.38	83.35	74.71	77.52	80.43
	(ii) उपकरण प्रदान सामग्री	82.10	160.64	185.56	387.00	750.10	612.64	532.54	380.79	409.60	437.42
	(iii) रीटर्न/राजस्व सिल्लकारी	368.27	335.87	301.65	350.80	264.16	292.21	266.70	265.93	251.65	229.94
	(iv) उपकरण विनिर्माण	458.29	434.67	367.85	436.53	434.85	422.09	424.61	364.83	349.44	347.48
	(v) विनिर्माण कर के अनुसार देय पट्टा किराये	254.13	267.58	280.82	296.29	311.40	327.28	343.97	311.40	327.17	343.60
	(vi) बीमा	41.49	38.39	39.56	52.68	66.00	72.60	79.86	52.68	52.68	52.68
	(vii) अन्य व्यय (ऑन/सर्विस शुल्क)	8.53	8.13	7.70	8.70	14.31	16.66	18.02	6.98	6.69	6.65
	जोड़ - II	1432.65	1444.00	1412.15	1604.00	1916.42	1822.86	1749.05	1457.32	1474.75	1498.20
III	मुद्रादायक	452.03	449.20	433.70	451.00	426.22	433.10	433.10	421.75	456.09	488.32
IV	उपस्थित										
	(i) प्रकल्प एवं प्रशासन उपस्थित	80.32	104.35	143.84	151.71	184.64	212.34	244.18	157.41	163.33	169.47
	(ii) प्रत्यक्ष व्यय पट्टा किराये	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19
	जोड़ - IV	80.51	104.54	144.03	151.90	184.83	212.53	244.37	157.60	163.52	169.66
V	परिवहन व्यय/पट्टा (I) - (II) - (III) - (IV)	1057.40	890.77	616.79	879.60	-52.76	-184.14	-237.35	449.69	-87.92	-317.38
VI	भिला एवं विविध आय (एकपक्षी)	1.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	भिला एवं विविध व्यय (एकपक्षी)	0.00	1.88	0.00	1.04	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एकपक्षी पट्टा एकपक्षी (VI) - (VII)	1.20	(1.88)	0.00	(1.04)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	आय एवं व्यय से पहले आय (V) + (VIII)	1,058.60	888.89	616.79	878.56	(52.76)	(184.14)	(237.35)	449.69	(87.92)	(317.38)
X	निर्धारित मुद्रा	5,150.80	4,728.88	4,296.22	3,847.21	4,790.07	4,266.09	3,677.95	3,425.47	3,510.96	3,414.90
XI	आवृत्ति - अधिकतम सीमा	772.62	756.62	687.40	615.55	766.41	682.58	588.47	548.07	561.76	546.38
XII	समाप्त उपस्थित	110.20%	104.60%	89.40%	107.63%	86.67%	80.00%	76.67%	86.67%	80.00%	76.67%
XIII	समाप्त उपस्थित के लिए समायोजित आवृत्ति	772.62	756.62	687.40	615.55	766.41	682.58	588.47	548.07	561.76	546.38
XIV	निष्पत्ति आय/पट्टा (IX) - (XIII)	285.98	132.27	(70.61)	263.01	(819.17)	(866.72)	(825.82)	(98.38)	(649.68)	(863.76)
XV	वर्ष 2008-07 से 2008-09 के लिए पूर्व आय/पट्टा का 50 प्रतिशत								281.11		
XVI	वर्ष 2008-10 के लिए आय/पट्टा								314.44		
XVII	निष्पत्ति आय/पट्टा (IX) - (XIII)	285.98	132.27	(70.61)	263.01	(819.17)	(866.72)	(825.82)	497.17	(649.68)	(863.76)
XVIII	निष्पत्ति आय/पट्टा (IX) - (XIII) का 50 प्रतिशत वर्ष में (XIV/X का अनुपात में)	9.46%	4.58%	-2.71%	8.52%	-33.10%	-37.94%	-37.72%	20.00%	-32.38%	-46.97%
XIX	निष्पत्ति आय/पट्टा (IX) - (XIII) का 50 प्रतिशत वर्ष में		4.08%		8.52%		-36.15%			-16.05%	

## इंटरनेशनल सीनोटर्स (अभियंता) का विवरण - दसवीं का साप्ताहिक संशोधन

अनुसूची - I (क)

कार्यों संबंधित उन-नतिविधि सुदूरवीं और सवाई के लिए अन्य एवं समस्त विवरण

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	वर्षवार				आंतरवर्षीय रूप में कुल			वर्षवार रूप में कुल		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	साप्ताहिक (लाख रु. में)	33.06	31.11	26.52	28.81	19.50	14.40	11.50	19.50	15.60	12.65
	राष्ट्रीय	0.00	0.27	0.30	3.48	6.50	9.60	11.50	6.50	8.40	10.35
	ग्राम	33.06	31.38	26.82	32.29	26.00	24.00	23.00	26.00	24.00	23.00
I	कुल परिवर्धन आय										
	(i) कार्यों प्रवर्धन प्रसार	1006.59	955.41	816.71	983.13	791.70	730.80	700.35	791.70	730.80	700.35
	(ii) अन्य सेवाएं (प्रमाणित)	2.81	22.27	156.53	137.10	99.61	91.95	88.12	131.05	120.98	115.94
	जोड़ - I	1009.40	977.68	973.24	1120.23	891.31	822.75	788.47	922.75	851.78	816.29
II	परिवर्धन लागतें (मूल्यवाक्य अतिरिक्त)										
	(i) अनुसंधान लेख	58.62	52.99	61.07	19.20	20.16	21.17	22.23	19.92	20.67	21.45
	(ii) उपकरण प्रदान लागत	41.05	80.32	92.78	193.50	375.05	306.32	266.27	190.40	204.80	218.71
	(iii) रॉयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी	368.27	335.87	301.65	350.80	264.16	292.21	266.70	265.93	251.65	229.94
	(iv) उपकरण किराया	171.86	163.00	137.94	163.70	163.07	158.28	159.23	136.81	131.04	130.31
	(v) रियायत करार के अनुसार देय पददा किराये	32.58	34.31	36.00	37.99	39.92	41.96	44.10	39.92	41.95	44.05
	(vi) बीमा	9.22	8.53	8.79	11.71	14.67	16.13	17.75	11.71	11.71	11.71
	(vii) अन्य व्यय (जोड़/संशोधन शुल्क)	8.28	7.89	7.47	8.44	13.89	16.17	17.49	6.78	6.49	6.45
	जोड़ - II	689.88	682.91	645.70	785.34	890.83	852.24	793.77	671.47	668.31	662.62
III	मूल्यवाक्य	71.75	71.30	68.84	71.59	67.65	68.75	68.75	66.95	72.39	77.51
IV	उपरिव्यय										
	(i) प्रत्यक्ष एवं प्रशासन उपरिव्यय	28.11	36.52	50.35	53.10	64.62	74.32	85.46	55.09	57.17	59.32
	(ii) प्रथमिक व्यय बढ़ावा खाता	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19
	जोड़ - IV	28.30	36.71	50.54	53.29	64.81	74.51	85.65	55.28	57.36	59.51
V	परिवर्धन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	219.47	186.76	208.16	210.01	-132.07	-172.75	-159.70	129.05	53.72	16.65
VI	वित्त एवं विविध आय (एकएम्आई)	0.42	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एकएम्आई)	0.00	0.66	0.00	0.36	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एकएम्आई घटाव एकएम्आई (VI) - (VII)	0.42	(0.66)	0.00	(0.36)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	व्याज एवं टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	219.89	186.10	208.16	209.65	(132.07)	(172.75)	(159.70)	129.05	53.72	16.65
X	निपोजित पूंजी	817.59	750.62	681.95	610.67	760.33	677.16	583.80	543.73	557.30	542.05
XI	आरक्षणीय - अधिकतम स्वीकार्य	122.64	120.10	109.11	97.71	121.65	108.35	93.41	87.00	89.17	86.73
XII	क्षमता उपयोगिता	110.20%	104.60%	89.40%	107.63%	86.67%	80.00%	76.67%	86.67%	80.00%	76.67%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरक्षणीय	122.64	120.10	109.11	97.71	121.65	108.35	93.41	87.00	89.17	86.73
XIV	निवल अधिशेष/घाटा (IX) - (XIII)	97.25	66.00	99.05	111.94	(253.72)	(281.10)	(253.11)	42.05	(35.45)	(70.08)
XV	वर्ष 2008-07 से 2008-09 के लिए पूर्व अधिशेष का 50 प्रतिशत								115.03		
XVI	वर्ष 2009-10 के लिए अधिशेष								128.67		
XVII	निवल अधिशेष/घाटा (IX) - (XIII)	97.25	66.00	99.05	111.94	(253.72)	(281.10)	(253.11)	285.75	(35.45)	(70.08)
XVIII	निवल अधिशेष/घाटा परिवर्धन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	9.63%	6.75%	10.18%	9.99%	-28.47%	-34.17%	-32.10%	30.97%	-4.16%	-8.59%
XIX	अंशत निवल अधिशेष/घाटा परिवर्धन आय के प्रतिशत रूप में		8.86%		9.99%		-31.49%		6.96%		

## इंटरनेशनल सीपोर्ट (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड

## दरमान

## भाग I — सामान्य

## 1.1. परिभाषाएं :

इस दरमान में जब तक संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करें, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :

- (i). "प्राधिकृत प्रतिनिधि" का अभिप्राय कर्मचारी अथवा ग्राहक/बर्थ प्रयोक्ता के एजेंट और आईएसएचपीएल से है जिन्हें, अन्य पक्ष को लिखित सूचना के माध्यम से, अनुवीक्षण, सहयोग और उनके तत्संबंधी पक्षों के निष्पादन के लिए निर्देश देने हेतु सय-समय पर मनोनीत किया जाता है।
- (ii). "बर्थ" का अभिप्राय हल्दिया गोदी परिसर, कोलकाता पत्तन न्यास में बर्थ सं. 4क और बैकअप क्षेत्र से है।
- (iii). "कन्वेयर प्रणाली" का अभिप्राय बर्थ से स्टैकयार्ड और वैगन लोडर तक विस्तारित बैल्ट कन्वेयरों की श्रृंखला से है।
- (iv). "ड्राफ्ट" का अभिप्राय एचडीसी में दिन-प्रति-दिन आधार पर प्रचलित ड्राफ्ट से है।
- (v). "हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी)" का अभिप्राय हल्दिया में तेल जेट्टी, अन्य जेट्टियां, घाटों और बर्थों तथा हल्दिया लंगरगाह में रीवर मूरिंग से होगा।
- (vi). "मीट्रिक टन" का अभिप्राय 2,204.263 पौंड अथवा 1,000 किलोग्राम भार से है।
- (vii). "पत्तन" का अभिप्राय 'कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)' और निगमित सत्ता से है और इसमें कोलकाता गोदी प्रणाली और हल्दिया गोदी परिसर शामिल है।
- (viii). "टर्मिनल प्रयोक्ता" का अभिप्राय कार्गो का आयात और/अथवा निर्यात करने के लिए आईएसएचपीएल द्वारा परिचालित टर्मिनल में सुविधाएं प्राप्त करने वाले किसी आयातक अथवा निर्यातक से है।
- (ix). "आईएसएचपीएल" का अभिप्राय इंटरनेशनल सीपोर्ट (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड, जिसका पंजीकृत कार्यालय 41, जवाहरलाल नेहरू रोड, कनक भवन, तीसरी मंजिल, कोलकाता-700 071 में है और भारत के कानून के तहत निगमित एक विशेष प्रयोजन कम्पनी (एसपीवी) है, इसके उत्तराधिकारियों और अनुमत भागीदारों से है जिन्हें कोलकाता पत्तन न्यास के हल्दिया गोदी परिसर में बर्थ सं. 4क के निर्माण, प्रचालन, प्रबंधन और अनुरक्षण के लिए लाइसेंस प्रदान किया गया है।
- (x). "आईएसएचपीएल परिसर" का अभिप्राय कोलकाता पत्तन न्यास के साथ किए गए लाइसेंस करार के अधीन आबंटित बैकअप क्षेत्र सहित आईएसएचपीएल लाइसेंसशुदा क्षेत्र से है।
- (xi). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (xii). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
- (xiii). "दिवस" की गणना प्रातः 6:00 बजे से अगले दिन प्रातः 6:00 बजे समाप्त अवधि के रूप में की जाएगी।
- (xiv). "मौसम कार्य दिवस (डब्ल्यूडब्ल्यूडी)" का अभिप्राय पत्तन अवकाश दिवसों और सीमाशुल्क अवकाश दिवसों के अलावा प्रत्येक आठ घंटे की तीन परियों को शामिल करते हुए रविवार के माध्यम से सोमवार से है।
- (xv). "सप्ताह" का अभिप्राय अवकाश दिवसों सहित 7 सतत कैलेंडर दिवसों से होगा।
- (xvi). "माह" का अभिप्राय अवकाश दिवसों सहित 30 सतत कैलेंडर दिवसों, अन्यथा विनिर्दिष्ट के अलावा, से होगा।
- (xvii). "शट आउट कार्गो" का अभिप्राय आईएसएचपीएल टर्मिनल में पड़े ऐसे निर्यात कार्गो से होगा जिसका पोत पर ऑन-बोर्ड नौभरण नहीं किया गया जिसके लिए यह आईएसएचपीएल परिसर में प्राप्त हुआ था।

## 1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). आईएसएचपीएल की सीमाओं के अन्दर उतारी गई सामग्रियां आयात आवेदन पर परिगणित की जाएंगी और प्रभार/शुल्क सामग्रियों को हटाए जाने से पहले अदा करने होंगे।
- (ii). नौभरण के लिए लाई गई सभी सामग्रियां निर्यात आवेदन पर परिगणित की जाएंगी और सांविधिक प्रभार सामग्रियों के नौभरण से पहले अदा किए जाएंगे।
- (iii). (क). पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' श्रेणी में वर्गीकृत करने का निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी। तदनुसारी पोत संबंधी प्रभार ऐसे प्रभार की स्थिति के समय पोत की स्थिति के आधार पर लागू किए जाएंगे।

- (ख). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (ग). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्र यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (घ). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाला पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (ङ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो की उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होंगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (च). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iv). पोत संबंधी प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे। जहां भी दरें अमेरिकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित हैं, वहां प्रभार भारतीय स्टेट बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर पर अमेरिकी मुद्रा के उसके समतुल्य भारतीय रूप में रूपांतरण के बाद भारतीय रूप में वसूल की जाएगी। पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश का दिन ऐसे रूपांतरण का दिन माना जाएगा।
- (v). पोतों के आईएसएचपीएल में तीस दिन से अधिक के लिए रुकने के मामले में पोतों के आगमन की तारीख से 30 दिन में एक बार विनियम दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनियम दर के संदर्भ में संभावित रूप से परिवर्तित होगा।
- (vi). वापसी राशि रू० 100 अथवा अधिक होने पर ही वापसी राशि दी जाएगी अन्यथा नहीं।
- (vii). देयताओं के परिकलन के प्रयोजन से, इकाई भार 1 मी.ट. अथवा 1,000 किलोग्राम होगा। मी.ट. के दशमलव को निकटतम मी.ट. में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (viii). किसी भी एक मद के कुल भार अथवा मात्रा अथवा क्षमता द्वारा माप परिकलित करते हुए, 0.5 तक के दशमलव को 0.5 इकाई लिया जाएगा और 0.5 और अधिक के दशमलव को एक इकाई माना जाएगा, उसे छोड़कर जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (ix). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :
- (ix). (क). प्रयोक्ता को इस दरमान के अधीन किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर 14.75 प्रतिशत की वार्षिक दर पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।
- (ख). इसी प्रकार, आईएसएचपीएल को विलंबित वापसियों पर 14.75 प्रतिशत की वार्षिक दर पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।
- (ग). प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब को आईएसएचपीएल द्वारा बिल देने की तारीख से 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान सेवाएं लेने के पूर्व किया जाता है जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम में विनिर्दिष्ट किया गया है और/अथवा जहां इस दरमान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान निर्धारित किया जाता है।
- (घ). वापसियों में विलंब की गिनती सेवाओं को पूरा करने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने, इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (x). निकाले गए सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्च रूप तक पूर्णांकित किया जाएगा।
- (xi). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख). सभी तटीय कार्गो, ताप कोयले के अलावा, पीओएल कच्चे तेल सहित, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुडिटकाओं के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।
- (ग). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभार घाटशुल्क सहित, पर प्रभार्य होंगी।
- (घ). इस रियायत के प्रयोजन के लिए, भारतीय पत्तन 'ख' के लिए अनुवर्ती पोतान्तरण हेतु भारतीय पत्तन 'क' में विदेशी पत्तन से पहुंचने वाला कार्गो भी इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक प्रभारों के लिए पात्र होगा। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन किए जाने के लिए अनुमत्त पोतों द्वारा कार्गो को भारतीय पत्तनों से/भारतीय पत्तनों को लाने-ले-जाने पर यह रियायत दी जाएगी।
- (ङ). तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए भारतीय रूपों में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (xii). प्रयोक्ताओं को आईएसएचपीएल पर आरोप्य कारणों से होने वाले विलंबों के लिए प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी।
- (xiii). (क). जब भी सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क अधिसूचित दरमान में उपलब्ध नहीं हो तो पत्तन एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।
- (ख). प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ, प्रस्तावित दर तब तक तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है जब तक दर अंततः अधिसूचित नहीं हो जाए।

- (ग). अंतरिम अवधि में लागू की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर व्युत्पन्न अवश्य की जाए; और, इसपर पत्तन/टर्मिनल और संबद्ध प्रयोक्ता(ओं) में परस्पर सहमति आवश्यक है।
- (घ). टीएएमपी द्वारा निर्धारित अंतिम दर साधारणतः केवल भावी रूप में लागू होगी। तदर्थ रूप में अंगीकृत दर को ऐसे ही मान्यता दी जाएगी बशर्ते यह अधिक पाई जाए और पूर्वव्यापी प्रभाव से कुछ संशोधन किए जाने की आवश्यकता हो।
- (xiv). सर्वेक्षण/जाँच सेवाओं में ऑनलाइन नमूना प्राप्त करना, उतराई और लदाई दोनों समय नमी का विश्लेषण और रिपोर्ट प्रस्तुत करना शामिल होगा।

## भाग II – पोत संबंधी प्रभार

### खंड क – पत्तन देयताएं और खंड ख – दुलाई और पाइलटेज

2.1. ये सेवाएं आईएसएचपीएल के बर्थ सं. 4क, हल्दिया गोदी परिसर में प्रवेश करने वाले पोतों को कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा प्रदान की जाएंगी। इन सेवाओं के प्रभार, जो केओपीटी के प्रभावी दरमान में दिए गए हैं, जलयान स्वामियों/पोत एजेंटों द्वारा सीधे केओपीटी को देय होंगे।

### खंड ग – बर्थ किराया प्रभार

2.2. बर्थ सं. 4क में बर्थ किराया प्रभार पोत के मास्टरों/स्वामियों/एजेंटों द्वारा आईएसएचपीएल को निम्नलिखित विनिर्दिष्ट दरों पर देय होंगे :

विवरण	इकाई दर प्रति जीआरटी/प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
बर्थ 4 क	0.0028	0.0743

### बर्थ किराये से संबंधित सामान्य टिप्पणियाँ :

- देय न्यूनतम बर्थ किराया विदेशगामी पोतों के मामले में 280 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोतों के मामले में ₹ 7430/- है।
- एक घंटे की अवधि, जिसमें पोत अपना प्रस्थिति बदलता है, के लिए बर्थ किराया 1 घंटे की अवधि के प्रासंगिक प्रखंड के प्रारंभ में पोत की प्रस्थिति के आधार पर वसूल किया जा सकता है।
- बर्थ किराया पोत के बर्थ अधिग्रहण करने से लेकर बर्थ को छोड़ने तक के समय के लिए प्रभार्य होगा।
- जब कभी कोई पोत बर्थ का अधिग्रहण करते समय दूसरे पोत पर दोगुना/तीन गुणा चढ़ाया जाता है तो ऐसे पोत से, जिसपर ऐसा दोगुना/तीन गुणा माल चढ़ाया गया है, ऊपर विनिर्दिष्ट बर्थ किराया प्रभारों के 50 प्रतिशत की दर से वसूली की जाएगी बशर्ते पोत बिना-कार्यगत स्थिति में हो।
- (क). नौचालन के लिए अपने तैयार होने का संकेत देने के समय से 4 घंटों की समाप्ति के पश्चात पोत पर कोई बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा।
- (ख). बर्थ किराया बंद होने के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय-सीमा में अनुकूल ज्वार-भाटा स्थितियों की कमी, खराब मौसम और रात्रि, नौचालन की कमी के कारण पोत की प्रतीक्षा अवधि शामिल नहीं होगी।
- (ग). पोत का मास्टर/एजेंट केवल अनुकूल ज्वार-भाटा और मौसम स्थितियों के अनुसार ही प्रस्थान के लिए तैयार होने का आईएसएचपीएल और एचडीसी को संकेत देगा।
- (घ). गलत संकेत देने पर एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा।  
“गलत संकेत” तब माना जाएगा, जब कोई जलयान तैयार होने का संकेत दे देता है और अनुमान से पाइलट की मांग कर देता है, जबकि वह पोत इंजन के तैयार न होने या कार्गो प्रचालन पूरा न होने या पोत पर आरोप्य किसी अन्य कारण से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। इसमें तैयारी का वह संकेत शामिल नहीं है, जब कोई जलयान प्रतिकूल ज्वारभाटा, रात्रि नौसंचालन की कमी या खराब मौसम स्थितियों के कारण प्रस्थान नहीं कर पाता है।”
- यदि कोई पोत आईएसएचपीएल में आईएसएचपीएल उपकरण की अनुपलब्धता अथवा खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा आईएसएचपीएल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय खड़ा होता है तो पोत की निष्क्रियता अवधि के दौरान प्रोद्भूत बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत दी जाएगी।

**2.3. दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार**

2.3.1. खंड 2.5 में दिए गए मानकों के अनुसार बर्थ अधिग्रहणता से अधिक समय तक रुकने पर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार देय होगा, यदि पोत पर आरोप्य कारणों किन्हीं कारणों से मानकों को प्राप्त नहीं किया जा सकता है।

2.3.2. फलकों को बंद करने/ड्राफ्ट सर्वेक्षण की अपेक्षा वाले पोतों को प्रचालन कार्य पूरा करने के पश्चात चार घंटों तक बिना कोई दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाए बर्थ के अधिग्रहण की अनुमति होगी।

2.4. दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार, अति-विराम की अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराये के अलावा, नीचे निर्धारित दरों पर प्रभार्य होगा :

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा	
		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रुपयों में)
(i).	6 घंटे तक	0.0050	0.1338
(ii).	6 घंटों से अधिक और 12 घंटों तक	0.0100	0.2676
(iii).	12 घंटों से अधिक और 18 घंटों तक	0.0200	0.5352
(iv).	18 घंटों से अधिक प्रतिदिन अथवा उसका भाग	0.0400	0.0704

**2.5. वस्तु-वार प्रतिदिन आउटपुट दरें :**

क्र.सं.	नाम (मी.ट.)	आउटपुट प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी (मी.ट. में)
(i).	कोककारी कोयला	14000

**भाग III – कार्गो संबंधी प्रभार****खंड क – जनशक्ति और मोबाइल उपस्कर की आपूर्ति**

3.1. ये प्रभार कार्गो के आयातक/निर्यातक द्वारा आईएसएचपीएल को कार्गो के ड्रॉफ्ट सर्वेक्षण मात्रा पर जन-शक्ति और पोत के अन्दर मोबाइल उपस्कर की आपूर्ति के लिए नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर देय होंगे :

क्र.सं.	घटक का विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रु०)	
		विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
(i).	कोकिंग कोयला	9.57	5.74

**टिप्पणियां :**

(i). प्रभारित किए जाने वाले भार का परिकलन पोत के आगमन और कार्गो की उतराई/नौभरण के पूरा होने पर ड्राफ्ट सर्वेक्षण भार के आधार पर किया जाएगा।

**खंड ख – घाटशुल्क प्रभार**

3.2. घाटशुल्क प्रभार कार्गो के आयातक/निर्यातक द्वारा आईएसएचपीएल को कार्गो के ड्रॉफ्ट सर्वेक्षण मात्रा पर नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर देय होंगे, और दूसरे स्थानांतरण बिंदु (टीपी-2) तक कार्गो का स्थानांतरण शामिल होगा, अर्थात्,

- पोत से बर्थ कार्गो की उतराई अथवा विलोमत;
- बर्थ से टीपी-2 तक अथवा विलोमत कार्गो का संचलन, और
- निकासी प्रभार
- धूल निवारण सेवाएं, जहां कहीं आवश्यक हों और प्रदान की गई हों।

क्र.सं.	घटक का विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रु०)	
		विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
(i).	कोकिंग कोयला	78.30	46.98

**टिप्पणियाँ :**

- (i). प्रभारित किए जाने वाले भार का परिकलन पोत के आगमन और कार्गो की उतराई/नौभरण के पूरा होने पर ड्राफ्ट सर्वेक्षण भार के आधार पर किया जाएगा।

**खंड ग - समुद्रतट प्रहस्तन प्रभार**

3.3. समुद्रतट प्रहस्तन प्रभार आयातक/निर्यातक द्वारा आईएसएचपीएल को कार्गो के ड्राफ्ट सर्वेक्षण मात्रा पर नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर देय होंगे और इनमें शामिल होंगे :

- (i). टीपी-2 से आईएसएचपीएल परिसर में स्टैकयार्ड में ले जाना।  
(ii). स्टैकर और पुनरावर्तक की मदद से उसका चट्टा लगाना।  
(iii). कार्गो का ढेर लगाना, डोजिंग, बरसात के दौरान फिसलने और हवा के दौरान उड़ने से बचाने के लिए कार्गो को ढकना, अधिक कार्गो व्यवस्थित करने के लिए अतिरिक्त डोजिंग और वैगन की लदाई करते समय डोजिंग, पोत से स्टैक यार्ड और पारवहन शिराने के शुल्क की वसूली, सफाई प्रणाली, विभिन्न प्लेटफार्म में ग्रेड-वार कार्गो रखना।

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	आयात/निर्यात के लिए दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए)	
		विदेशी	तटीय
(i).	कोकिंग कोयला	91.35	54.81

**खंड-घ - सुपुर्दगी प्रभार**

3.4.1. अभियांत्रिकी वैगन लदाई प्रणाली द्वारा कार्गो की सुपुर्दगी के लिए प्रभार, कार्गो की ड्राफ्ट सर्वेक्षण मात्रा पर, नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर आयातक/निर्यातक द्वारा आईएसएचपीएल को देय होंगे।

3.4.2. सुपुर्दगी प्रभारों में शामिल होंगे :

- (i). स्टैकर और पुनरावर्तक द्वारा आईएसएचपीएल परिसर के भीतर स्टैक यार्ड से पुनरावर्तन कार्गो।  
(ii). वैगन की वहन क्षमता के अनुसार लदाई को सही व्यवस्थित करने के लिए, वैगन लोडर के माध्यम से अथवा पे लोडरों द्वारा, वैगन में ले जाना और लदाई।  
(iii). विभिन्न संयंत्र गंतव्य के लिए ग्रेड के अनुसार और आवश्यकता के अनुसार कार्गो की लदाई।

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रु.)
(i).	कोकिंग कोयला	30.45

3.5.1. परंपरागत तरीके से लदान ट्रकों द्वारा कार्गो की सुपुर्दगी के लिए प्रभार कार्गो की ड्राफ्ट सर्वेक्षण मात्रा पर, नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर आयातक/निर्यातक द्वारा आईएसएचपीएल को देय होंगे।

3.5.2. सुपुर्दगी प्रभारों में शामिल होंगे :

- (i). फ्रंट-एंड लोडर द्वारा आईएसएचपीएल परिसर के भीतर स्टैक यार्ड से पुनरावर्तन।  
(ii). ट्रक की वहन क्षमता के अनुसार लदाई को सही व्यवस्थित करने के लिए फ्रंट-एंड लोडर के माध्यम से ट्रकों में लदाई।

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए)
(i).	कोकिंग कोयला	17.40

**खंड ड - भूमि किराया/भंडारण प्रभार**

3.6. निर्यात/बहिर्गामी और/अथवा आयात/अन्तर्गामी प्रहस्तन के लिए आईएसएचपीएल बर्थ सं. 4क में प्राप्त होने वाले सभी कार्गो आईएसएचपीएल परिसर में स्टैकयार्ड में भंडारित किए जाएंगे। आईएसएचपीएल परिसर में स्टैकयार्ड के लिए भंडारण प्रभार/भूमि किराये निम्नवत् प्रभाव्य होंगे :

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	शेष कार्गो के लिए 21वें दिन के बाद की अवधि के लिए दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए)
(i).	कोकिंग कोयला	43.50



**टिप्पणियाँ :**

- (i). आयात के मामले में पोत के कार्गो को पूर्णतः उतारे जाने के पश्चात और निर्यात के मामले में आईएसएचपीएल परिसर में यार्ड में कार्गो के पहुँचने की तारीख के पश्चात इक्कीस दिन के निःशुल्क दिवस स्वीकार्य होंगे।
- (ii). निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और पत्तन/आईएसएचपीएल के बर्थ अकार्य दिवसों को शामिल नहीं किया जाएगा।
- (iii). निर्धारित निःशुल्क दिवसों से अधिक कार्गो को रखने पर भूमि किराया/भंडारण प्रभार रविवारों, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन/आईएसएचपीएल के गैर-परिचालन दिवसों सहित सभी दिनों के लिए देय होंगे।

**खंड च – विविध (वैकल्पिक सेवाएं)**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए)
(i).	खाली और लदे हुए गतिशील घर्म कांटे के भारतोलन प्रभार, भारतोलन प्रमाणपत्र सहित	5/-
(ii).	कार्गो की लदाई, उतराई और पुनः चट्टा लगाना	20/-
(iii).	लदे हुए वैगनों का वैगन-वार/रैक-वार फोटोग्राफ लेना, सीडी में बदलना और 2 सीडी की आपूर्ति	100/- प्रति वैगन
(iv).	साइडिंग प्रभार	5/-
(v).	घाटे को कम करने के लिए रिट्राइविंग कार्गो जो कन्वेयर प्रणाली/स्टेक यार्ड में अंतरण के लिए स्पिल्स ओवर किया गया है	5/-
(vi).	प्राप्ति और परेषण कार्गो का ऑनलाइन सैम्पल लेना तथा नमी विश्लेषण के लिए प्रभार	5/-
(vii).	ट्रिमिंग, सफाई, लेबल लगाना तथा नीम्बू छिड़कना सहित, बर्थ सं. 4क के माध्यम से रेलबद्ध कार्गो के लिए परेषण संबंधित सेवाएं	10/-
(viii).	अनुमोदित सर्वेक्षक द्वारा स्टॉक का तिमाही सर्वेक्षण	3/-

**भाग IV – अन्य सेवाएं के लिए प्रभार****4.1. आगंतुक प्रवेश पत्र :**

	वार्षिक	मासिक	दैनिक
(क). प्रति आवेदन	रु० 200	रु० 50	रु० 20
(ख). प्रति बदलाव	रु० 50	रु० 50	रु० 20

**4.2. वाहन प्रवेश पत्र**

(कार्गो की सुपुर्दगी/प्रेषण के लिए टर्मिनल में प्रवेश करने वाले वाहनों से भिन्न अन्य वाहन) रु० 75 प्रति प्रवेश

**4.3. फोटोग्राफी :**

(i).	फिल्म बनाना और फोटोग्राफी	रु० 8500 प्रति दिन
(ii).	क्रूज और अन्य का फोटोग्राफ लेना	रु० 225 प्रति दिन
(iii).	विडियो-ग्राफी (प्रचालन गतिविधियों संबंधी)	रु० 2500 प्रति दिन

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

Mumbai, the 31st March, 2011

**No. TAMP/8/2009-ISHPL.**—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the International Seaports (Haldia) Private Limited (ISHPL) for review of its Scale of Rates at Berth No. 4A, Haldia Dock Complex of Kolkata Port Trust as in the Order appended hereto.

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/8/2009-ISHPL

International Seaports (Haldia) Private Limited

....Applicant

## ORDER

(Passed on this 19th day of January, 2011)

This case relates to a proposal received from the International Seaports (Haldia) Private Limited (ISHPL) for review of its Scale of Rates at Berth No.4A, Haldia Dock Complex (HDC) of Kolkata Port Trust (KOPT).

2. The tariff of the ISHPL, a BOT operator at the KOPT, was fixed for the first time by this Authority vide its Order dated 25 January 2007 with validity up to 31 March 2009. Clause 3.1.2 of the tariff guidelines of March 2005 requires a major port / private terminal operator to file its proposal for review of its tariff, at least 3 months before the due date for revision. As no such proposal was forth-coming from the ISHPL, the terminal operator was reminded to file its proposal vide our letter No.TAMP/37/2005-ISHPL dated 14 January 2009.

3. The ISHPL filed a proposal for general revision of its Scale of Rates vide its letter dated 30 January 2009. Since the proposal filed by ISHPL was not found to be in the prescribed format, the terminal operator was advised to file its proposal in the prescribed format. The ISHPL responded and filed the proposal in the format prescribed by this Authority in June 2009.

4. The validity of the existing Scale of Rates of the ISHPL was extended from time to time with the latest extension being up to 30 September 2010 vide Order No.TAMP/37/2005-ISHPL dated 31 March 2010 with a condition that if any additional surplus over and above the admissible cost and permissible return emerges for the period after 1 April 2009, during the review of its performance, such additional surplus will be set off fully in the tariff to be determined.

5. The main points of ISHPL proposal are summarised below:

(i). Traffic and revenue

- (a). The financial projection is based on a traffic of 21 lakh tonnes for the year 2009-10 and 20 lakhs tonnes each for the year 2010-11 and 2011-12.
- (b). The actual volume handled during the year 2008-09 dropped substantially to 27 lakh tonnes due to drop in demand as compared to the actual volumes of 33.1 lakh tonnes and 31.7 lakh tonnes handled during the years 2006-07 and 2007-08 respectively.
- (c). ISHPL anticipates that a sizable direct berthing of imported cargo vessels will take place at competing ports such as Damra, Vizag and Gangavaram. This is expected to result in coastal movement of cargo, with smaller parcels, destined for plants located closer to Haldia. Thus, the component of coastal cargo in the total cargo will substantially increase, according to ISHPL. This coupled with overall drop in cargo handled at berth No.4A will impact the revenue earning, as stated by ISHPL.

(ii). Operating expenditure

- (a). The projected cost for the years 2009-10 to 2011-12 are based on the current actuals, adjusted for volume and average inflation rate of the last year.
- (b). The ISHPL is stated to have adopted a higher inflation factor for projecting employee cost considering the difficulty in recruitment and retention of experienced staff.

- (c). As reported by the ISHPL, royalty has been considered based on the existing Scale of Rates of KOPT. In case, KOPT's Scale of Rates undergoes revision, corresponding revision needs to be made in the projection of royalty costs in the proposal.

(iii). Other points

- (a). As against the estimated surplus aggregating to about Rs.1044 lakhs for the years 2006-07 to 2008-09 considered by this Authority at the time of approving the last tariff, the actual aggregate surplus for the same period is only Rs.11 lakhs. The impact of this is not factored in the proposed tariff calculation.
- (b). The ISHPL has estimated an average net deficit of about 61% in the forthcoming three years, 2009-10 to 2011-12. With the proposed increase in tariff, the terminal is expected to have a marginal surplus. Therefore, the ISHPL has stated that the rates proposed are reasonable.
- (c). A number of additional items of optional services have been included in the proposed Scale of Rates on the basis of demand / interest shown by users. These services will safeguard the cargo.
- (d). The current discharge rate of 14,000 tonnes per Weather Working Day (WWD) is proposed to be maintained in future despite the reported ageing of equipments.
- (e). An additional investment to the tune of Rs.19.50 crores during the years 2009-10 to 2011-12 is proposed towards revamping of machineries.
- (f). The ISHPL has unbundled the existing tariff item relating to Shore Handling Charges by shifting the activity relating to 'Conveying the cargo from TP-2 to the Stack yard' from Shore Handling Charges to Wharfage Charges, as coastal concession is applicable only on this portion of Shore Handling Charges.
- (g). The volume discount for handling cargo beyond 2.3 million tonnes, indicated under Note (ii) of clauses 3.1 & 3.2 of SOR, has been increased to 25% from the existing level of 20%.

6. The proposal of the ISHPL is to increase the existing charges apart from proposing additional items of optional services. The increase proposed for main items of tariff ranges from around 15% to around 119%. The existing rates, the proposed rates along with the increase proposed for main items of tariff are tabulated below:

Sl. No.	Main tariff category	Existing rates (Rs.)	Proposed Rate (Rs.)	Increase sought (rounded off)
1.	Berth Hire (US \$)	0.0025	0.003	20%
2.	Supply of manpower & mobile equipments	9.57	21	119%
3.	Wharfage	78.30	152	94%
4.	Shore handling charges	91.35	127	39%
5.	Delivery charges	30.45	45	48%
6.	Ground rent	43.50	50	15%
7.	Loading, re-loading & restacking	20	25	25%

7. The estimated financial / cost implications at the existing level of tariff as shown in the consolidated income and cost statements furnished by the ISHPL are summarised below:

Sl. No.	Particulars	(Rs. in lakhs)		
		Estimates at existing level of tariff		
		2009-10	2010-11	2011-12
1.	Traffic (in MTs)	2.1	2.0	2.0
2.	Operating income	4177	3999	3999
3.	Net surplus / deficit after return	- 2434	-2438	-2515
4.	Net deficit as a percentage of operating income	- 58.3%	- 61%	- 62.9%
5.	Average net deficit as a percentage of operating income	60.73%		

8.1. The ISHPL requested for inclusion of the following amendments to their proposal in Vessel Related Charges and Cargo Related Charges. The ISHPL stated that the amendments proposed are not revision in the rates, but in the nature of clarifications. The relevant Clauses of original proposal and the amendments proposed, by the ISHPL shown in italics, are tabulated below:

Clause No.	Original proposal of ISHPL	Amendments proposed by the ISHPL												
	<b><u>VESSEL RELATED CHARGES</u></b>													
1.2. (xi).	<p><b><u>General Terms &amp; Conditions</u></b></p> <p>(a). The Vessel related charges for all Coastal Vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.</p> <p>(b). The cargo related charges for all Coastal cargo, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron pallets, should not exceed 60% of the normal cargo related charges.</p> <p>(c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to/ from storage yard including wharfage.</p> <p>(d). For the purpose of this concession, cargo from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.</p> <p>(e). The charges for coastal cargo / coastal vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.</p>	<p><b><u>General Terms &amp; Conditions</u></b></p> <p>(xi) (a). <i>The vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% (or such percentage as may be modified as per Government of India notifications from time to time) of the corresponding charges for other vessels.</i></p> <p>(b). <i>The cargo related charges (as given in Clause 3.1 and Clause 3.2 only) for all coastal cargo, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron pallets, should not exceed 60% (or such percentage as may be modified as per Government of India notifications from time to time) of the normal cargo related charges.</i></p> <p><i>[Clause 3.1 relates to levy of charges for supply of man power and mobile equipment. Clause 3.2 relates to levy of wharfage charges]</i></p>												
2.5.	<p><b><u>Commodity wise per day output rates</u></b></p> <table border="1"> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Nomenclature (MT)</th><th>Output per WWD (in MT)</th></tr> <tr> <td>(i).</td><td>Coking coal (imported)</td><td>14000</td></tr> </table>	Sl. No.	Nomenclature (MT)	Output per WWD (in MT)	(i).	Coking coal (imported)	14000	<p>To read as follows:</p> <table border="1"> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Nomenclature (MT)</th><th>Output per WWD (in MT)</th></tr> <tr> <td>(i).</td><td>Coking coal</td><td>14000</td></tr> </table> <p>Note: (i). <i>The above output is based on two workable hatches or pro-rata, if less.</i></p>	Sl. No.	Nomenclature (MT)	Output per WWD (in MT)	(i).	Coking coal	14000
Sl. No.	Nomenclature (MT)	Output per WWD (in MT)												
(i).	Coking coal (imported)	14000												
Sl. No.	Nomenclature (MT)	Output per WWD (in MT)												
(i).	Coking coal	14000												

<p>3.1.</p>	<p><b>CARGO RELATED CHARGES</b>  <b>Section A : Supply of Manpower and Mobile Equipment</b></p> <p>These charges shall be payable by the importer / exporter of cargo to ISHPL on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below for supply of man power and mobile equipment inside the holds of vessel.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Particulars of Commodity</th><th>Rate per metric Tonne (Rs)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(i).</td><td>Coking coal (imported)</td><td>21</td></tr> </tbody> </table> <p><b>Notes:</b>            (i). The weight to be charged shall be computed on the basis of the draft survey weight on arrival of the vessel and on completion of cargo discharge / shipment.            (ii). For volume of cargo offered by any importer / exporter beyond 2.3 million tones (imports and exports of any single item of cargo) in any financial year, 25% rebate shall be allowed on the incremental quantity of imports / exports, on a non-discriminatory basis.</p>	Sl. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric Tonne (Rs)	(i).	Coking coal (imported)	21	<p>To read as follows:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Particulars of Commodity</th><th>Rate per metric Tonne (Rs)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(i).</td><td>Coking coal</td><td>21</td></tr> </tbody> </table> <p><b>Add Note:</b>            (iii). For coastal cargo, discounts will be given as per para (xi) (b) of Clause 1.2.</p>	Sl. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric Tonne (Rs)	(i).	Coking coal	21
Sl. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric Tonne (Rs)												
(i).	Coking coal (imported)	21												
Sl. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric Tonne (Rs)												
(i).	Coking coal	21												
<p>3.2.</p>	<p><b>Section B : Wharfage Charges</b></p> <p>Wharfage charges shall be payable by the importer / exporter of cargo to ISHPL on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below, and shall cover transfer of cargo up to 2<sup>nd</sup> Transfer Point (TP-2), i.e.,</p> <p>(i). Unloading of cargo from Vessel to Berth or vice versa            (ii). Movement of cargo from Berth till TP-2 or vice versa, and cleaning charges            (iii). Cleaning Charges            (iv). Dust suppression services wherever necessary and provided.            (v). Conveying from TP-2 to the stack yard in ISHPL premises including unloading / stacking</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Particulars of Commodity</th><th>Rate per metric Tonne (Rs)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(i).</td><td>Coking coal (imported)</td><td>152</td></tr> </tbody> </table> <p><b>Notes:</b>            (i). The weight to be charged shall be computed on the basis of the draft survey weight on arrival of the vessel and on completion of cargo discharge / shipment.            (ii). For volume of cargo offered by any</p>	Sl. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric Tonne (Rs)	(i).	Coking coal (imported)	152	<p>To read as follows:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Particulars of Commodity</th><th>Rate per metric Tonne (Rs)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(i).</td><td>Coking coal</td><td>152</td></tr> </tbody> </table> <p><b>Add Note:</b>            (iii). For coastal cargo, discounts will be given as per para (xi) (b) of Clause 1.2.</p>	Sl. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric Tonne (Rs)	(i).	Coking coal	152
Sl. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric Tonne (Rs)												
(i).	Coking coal (imported)	152												
Sl. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric Tonne (Rs)												
(i).	Coking coal	152												

	importer / exporter beyond 2.3 million tones (imports and exports of any single item of cargo) in any financial year, 25% rebate shall be allowed on the incremental quantity of imports / exports, on a non-discriminatory basis.	
--	--	--

8.2. The ISHPL also furnished the Audited Accounts for the financial year 2008-09.

9. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal dated 25 June 2009 received from the ISHPL was forwarded to KOPT and to the concerned users/ user organisations for their comments. The comments received from some of the users and KOPT were forwarded to ISHPL as feedback information. The ISHPL responded to the comments of KOPT and has not furnished any comments on the comments of users.

10.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the ISHPL was requested to furnish additional information / clarifications on various issues. The ISHPL filed a revised proposal in August 2010 along with its response for the queries raised by us. The main points made by ISHPL in its revised proposal are summarised below:

- (i). Financial projections have been based on traffic of 2.3 Million tonnes each for the years 2010-11 to 2012-13.
- (ii). Actual capacity utilisation during the year 2006-07, 2007-08 and 2009-10 was nearer to the assessed capacity level. During the year 2008-09, the actual volume handled has dropped substantially reflections the market position in terms of drop in demand.
- (iii). ISHPL expects the market to be weak. With competing terminals with superior facilities (cape size vessel handling) coming up soon and falling draft at HDC, the vessel sizes and parcel sizes will drop drastically. A sizable direct berthing of imported cargo vessels will happen at competing ports such as Dhamra, Vizag and Gangavaram. This will result in coastal movement of cargo, with smaller parcels, destined for plants located closer to Haldia. This, coupled with overall drop in cargo handled at ISHPL the component of coastal cargo in the total cargo handled will substantially increase. This will impact on the revenue earning.
- (iv). The projected costs for financial year 2010-11 to 2012-13 are based on the current actuals, adjusted for volume and average inflation rate of the last year. A higher inflation factor has been adopted for projecting the employee cost considering the difficulty in recruitment and retention of experienced staff.
- (v). Royalty has been considered, as per LA, based on the existing Scale of Rates of KOPT. In case, KOPT's Scale of Rates undergo revision, corresponding revision need to be made in the projection of royalty cost in ISHPL proposal.
- (vi). As against the estimated surplus aggregating to about Rs.10.43 Crores for the three years from 2006-07 to 2008-09 considered by TAMP at the time of approving the last tariff, the actual aggregate surplus for the same period is only around Rs.3.91 Crores. The impact of this surplus is not factored in the proposed tariff calculations.
- (vii). On the basis of the existing tariff the terminal will result in a net deficit of about 47% in the forthcoming three years, 2010-11, 2011-12 and 2012-13. With the proposed increased tariff, the terminal will be within the limit of 16% ROCE. This indicates clearly that the rates proposed are reasonable.
- (viii). A number of additional items of optional services have been included in the proposed Scale of Rates on the basis of demand / interest shown by users for

providing these services. These services will safeguard the cargo. ISHPL, therefore, proposes to provide these value added services to the users.

- (ix). The entire financial statements and underlying assumptions may not be circulated to the users to avoid competitors getting full information on our strategy. This will go against our interest in future competitive biddings for other BOT Projects.
- (x). The ISHPL has also modified the rates proposed by it in its original proposal dated 25 June 2009. The rates proposed in the original proposal and revised proposal under main tariff categories are tabulated below:

Sl. No.	Main category tariff	Existing rates (Rs.)	Proposed Rates 25.6.2009 (Rs.)	Revised Proposed Rates 12.8.2010 (Rs.)	Revised increase proposed w.r.t. existing rates*
1.	Berth Hire (US \$) @	0.0025	0.003	0.003	20% (20%)
2.	Supply of manpower & mobile equipments	9.57	21	15	57% (119%)
3.	Wharfage	78.30	152	120	53% (94%)
4.	Shore handling charges	91.35	127	130	42% (39%)
5.	Delivery charges	30.45	45	45	48% (48%)
6.	Ground rent	45.30	50	50	15% (15%)
7.	Loading, re-loading & restacking	20	25	25	25% (25%)

\* % increase proposed in original proposal dated 25.6.2009 furnished in brackets.

@ The ISHPL has stated that the increase in Berth Hire charges is proposed only for the foreign going vessels.

- 10.2. The queries raised by us and the clarifications furnished by the ISHPL are tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by us	Reply of ISHPL																																																																																
I.	<b>Financial and Cost Statements</b>																																																																																	
A.	<b>General:</b>																																																																																	
1.	The cost statements for the year 2009-10 may be updated with actuals and estimates for the years 2010-11 & 2011-12 may be reviewed, if required. Estimates for the year 2012-13 may also be furnished.	The Revised Proposal is submitted taking care the following: (i). Cost statements for F/Y 2009-10 updated on actual. (ii). Estimates for F/Y 2010-11 and F/Y 2011-12 reviewed and furnished. (iii). Estimates for F/Y 2012-13 furnished.																																																																																
2.	A detailed income calculation for the years 2006-07 to 2009-10 for the actual traffic handled and for the years 2010-11 to 2012-13 for the estimated traffic, applying the rates approved in the Scale of Rates (SOR) may be furnished.	The ISHPL has furnished the details in its revised proposal of September 2010 and subsequent letter dated 18 September 2010, as given below: <div>(Rs. In lakhs)</div> <table><tr><th>Particulars</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>Berth Hire</td><td>232.30</td><td>286.00</td><td>297.00</td><td>404.70</td><td>213.10</td><td>168.80</td><td>143.90</td></tr><tr><td>Supply of manpower &amp; equipment</td><td>316.40</td><td>299.30</td><td>255.50</td><td>295.70</td><td>223.90</td><td>192.90</td><td>176.10</td></tr><tr><td>Wharfage</td><td>2588.40</td><td>2448.30</td><td>2090.60</td><td>2419.10</td><td>1832.30</td><td>1578.50</td><td>1440.80</td></tr><tr><td>Shore handling</td><td>3019.80</td><td>2866.20</td><td>2450.10</td><td>2949.40</td><td>2375.10</td><td>2192.40</td><td>2101.10</td></tr><tr><td>Delivery</td><td>1006.60</td><td>955.40</td><td>816.70</td><td>983.10</td><td>791.70</td><td>730.80</td><td>700.40</td></tr><tr><td>Incentive as per SOR</td><td>(176.80)</td><td>(142.50)</td><td>(61.80)</td><td>(102.10)</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td></tr><tr><td>Additional incentive</td><td>(325.60)</td><td>(293.00)</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td></tr><tr><td>Misc. Income</td><td>—</td><td>—</td><td>474.30</td><td>415.40</td><td>301.90</td><td>278.70</td><td>267.10</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>6661.10</td><td>6419.70</td><td>6322.40</td><td>7365.30</td><td>5738.00</td><td>5142.10</td><td>4829.40</td></tr></table>	Particulars	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	Berth Hire	232.30	286.00	297.00	404.70	213.10	168.80	143.90	Supply of manpower & equipment	316.40	299.30	255.50	295.70	223.90	192.90	176.10	Wharfage	2588.40	2448.30	2090.60	2419.10	1832.30	1578.50	1440.80	Shore handling	3019.80	2866.20	2450.10	2949.40	2375.10	2192.40	2101.10	Delivery	1006.60	955.40	816.70	983.10	791.70	730.80	700.40	Incentive as per SOR	(176.80)	(142.50)	(61.80)	(102.10)	0.00	0.00	0.00	Additional incentive	(325.60)	(293.00)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	Misc. Income	—	—	474.30	415.40	301.90	278.70	267.10	TOTAL	6661.10	6419.70	6322.40	7365.30	5738.00	5142.10	4829.40
Particulars	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13																																																																											
Berth Hire	232.30	286.00	297.00	404.70	213.10	168.80	143.90																																																																											
Supply of manpower & equipment	316.40	299.30	255.50	295.70	223.90	192.90	176.10																																																																											
Wharfage	2588.40	2448.30	2090.60	2419.10	1832.30	1578.50	1440.80																																																																											
Shore handling	3019.80	2866.20	2450.10	2949.40	2375.10	2192.40	2101.10																																																																											
Delivery	1006.60	955.40	816.70	983.10	791.70	730.80	700.40																																																																											
Incentive as per SOR	(176.80)	(142.50)	(61.80)	(102.10)	0.00	0.00	0.00																																																																											
Additional incentive	(325.60)	(293.00)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00																																																																											
Misc. Income	—	—	474.30	415.40	301.90	278.70	267.10																																																																											
TOTAL	6661.10	6419.70	6322.40	7365.30	5738.00	5142.10	4829.40																																																																											

		<i>(The ISHPL has not furnished the workings for additional incentive passed on to SAIL during the years 2006-07 &amp; 2007-08. Coastal concession not applied on shore handling charges for coastal volume. Volume discount as per Scale of Rates has not been allowed on coastal cargo).</i>
3.	The ISHPL to determine and furnish with workings its quay side capacity at 70% utilization, taking into account percentage share of various sizes of vessels and ship day output of such vessels. Likewise, the yard capacity may be determined and furnished at 70% storage capacity taking into account the area of the yard, percentage of total area that could be used for stacking, quantity that could be stacked per sq. m. of area and turnover ratio of the storage plot in a year.	The capacity of the Berth No. 4A, Haldia Dock Complex has been certified as 3 million tonnes per annum and the same has been incorporated in TAMP's Order dated 25.01.2007. Hence, 70% capacity utilisation works out to 2.1 million tonnes per annum.
4.	The ISHPL to furnish a copy of the draft accounts for the year 2009-10, if audited accounts are not available.	The ISHPL has furnished a copy of Audited Annual Accounts for the Year 2009-10.
5.	The ISHPL has furnished Directors' Report along with copy of the audited annual accounts for the years 2006-07 & 2007-08. However, the copy of the annual accounts furnished for the year 2008-09 does not contain the directors' report.	The ISHPL has furnished a copy of Directors' Report for the year 2008-09.
6.	This Authority vide its letter dated 3 March 2009 and reminders dated 8 April 2009 & 14 May 2009 requested the ISHPL to furnish comments on the reference made by the KoPT on charging of a consolidated rate by the ISHPL for the services rendered at berth 4A. The ISHPL has not furnished its comments on this issue so far.	<p>During the exchange of correspondence prior to issue of TAMP's order of Jan. 2007, we had intimated that "Consolidated invoicing is as per the prevailing good industry practice. Presently, SAIL is the only customer to whom ISPHL renders services at Berth No. 4A. As per Agreement with SAIL which is valid upto the expiry of the BOT period, ISPHL will raise consolidated invoice (TTC) to SAIL for all the services rendered to them at Berth No. 4A. The agreement with SAIL does not allow billing in other manner". This also formed an integral part of the tabulated observation of KoPT, HDC vide their letter dated 15<sup>th</sup> June 2006 and ISPHL's comments on the same vide its letter dated 23<sup>rd</sup> Aug. 2006 at Serial No. 5. The copy of the SAIL's Agreement is available with TAMP.</p> <p>Please be informed that we are charging SAIL as per the Agreement / Contract ensuring that the Scale of Rates approved by TAMP is considered as the ceiling rate.</p> <p>(The ISHPL has not furnished the details of all services rendered to SAIL and the actual consolidated rate charged by it to verify whether it is lower than the ceiling rates approved in the SoR).</p> <p>In so far as amount of royalty payable to KoPT, HDC is concerned, this already forms an integral part of TAMP's announcement of Jan. 2007 and hence KoPT, HDC should not have any difficulty in ascertaining the Royalty payable by ISPHL which is in line with TAMP's Order of Jan. 2007. In any case, issue of consolidated invoices need not come in the way of computing royalty as it is to be computed at the</p>



		applicable cargo handling charges of SOR of the Licensor with relevant certification by the Independent Auditor as prescribed in the License Agreement.																								
7.	As per note to form 5B, the cost statement and capital employed statement should be furnished separately for each activity and sub-activities under each activity. However, no such statements have been furnished for the sub-activities, viz. Cargo handling, Wharfage and Transport & delivery. This may be furnished along with the basis of allocating the cost / assets to various activities and sub-activities.	The ISHPL has furnished the cost statements separately for each activity / sub-activity in its revised proposal.																								
8.	In Form 7 of the cost statement, the percentage variation in actuals from estimates has been computed with reference to actuals. The percentage variation may be calculated with reference to estimates and wherever the variation is more than 20%, the reasons for the variation may be explained in detail.	<p>Variation above 20% in total operating income has been due to increase in traffic and also due to larger incidents of double/triple banking for which payment is yet to be realised from KoPT, HDC.</p> <p>Variation above 20% in operating cost (excl. Dep.):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Survey / Testing Expenses in 2006-07 and 2007-08 which is due to increase in traffic.</li> <li>Labour &amp; Equipment Hire Charges in 2007-08 which is due to increase in traffic.</li> <li>Terminal maintenance expenditure in 2007-08 and 2008-09 which is due to revision in maintenance contract and for reasons explained in Para D 4 (a).</li> <li>Royalty / Revenue Share in 2007-08, which is due to increase in traffic.</li> <li>Maintenance and Administration overheads in 2006-07, 2007-08 &amp; 2008-09, which is due to increases as explained in Para F.2.</li> </ol> <p>(The ISHPL has not revised the percentage variation computation with reference to estimates, as sought by us).</p>																								
9.	It is noticed that the ISHPL has proposed revamping of machineries at a total cost of Rs.19.50 crores during the years 2009-10 to 2011-12. In this regard, the details of machineries proposed to be revamped or modified along with the nature of revamping/modification may be furnished. It may be clarified how the proposed revamping will improve the capacity and/or reduce unit operating cost. In this regard, the ISHPL may also clarify why the productivity is proposed to be maintained at the existing level of 14,000 Tons per day despite the proposed revamping of machineries.	<p>The major jobs envisaged are:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Details</th><th>Amount (Rs. in crores)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>Mechanical Structural repair of Ship un-loader 2</td><td>5.00</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Replacement of existing PLC/VVF drives in both un-loaders</td><td>5.00</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>Procurement of D.G. Sets (Capex)</td><td>3.00</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>Replacement of Rly. Siding and In-motion Weight Bridge</td><td>1.00</td></tr> <tr> <td>5.</td><td>Revamping of conveying systems</td><td>2.00</td></tr> <tr> <td>6.</td><td>Augmentation of stackyard capacity</td><td>3.50</td></tr> <tr> <td></td><td>Total</td><td>19.50</td></tr> </tbody> </table> <p>All the repair/replacement jobs envisaged are to maintain the existing facilities coupled with technological obsolescence and in no way connected to capacity augmentation. If these are not carried out, there will be loss of operating efficiency. The item wise details are given at para 4) c under the heading 'Repairs &amp; Maintenance'.</p> <p>DG sets have become a necessity with the progressive deterioration of the power availability in West Bengal.</p>		Details	Amount (Rs. in crores)	1.	Mechanical Structural repair of Ship un-loader 2	5.00	2.	Replacement of existing PLC/VVF drives in both un-loaders	5.00	3.	Procurement of D.G. Sets (Capex)	3.00	4.	Replacement of Rly. Siding and In-motion Weight Bridge	1.00	5.	Revamping of conveying systems	2.00	6.	Augmentation of stackyard capacity	3.50		Total	19.50
	Details	Amount (Rs. in crores)																								
1.	Mechanical Structural repair of Ship un-loader 2	5.00																								
2.	Replacement of existing PLC/VVF drives in both un-loaders	5.00																								
3.	Procurement of D.G. Sets (Capex)	3.00																								
4.	Replacement of Rly. Siding and In-motion Weight Bridge	1.00																								
5.	Revamping of conveying systems	2.00																								
6.	Augmentation of stackyard capacity	3.50																								
	Total	19.50																								

		(In its revised proposal of September 2010, the ISHPL has included one more item, viz. construction of high mast towers at a cost of Rs.80 lakhs thereby enhancing the total value of repairs / replacement jobs from Rs.19.50 crores to Rs.20.30 crores)
<b>B. Traffic Projections:</b>		
1.	The actual traffic handled for the year 2007-08 is mentioned as 31.7 lakh MT in Form 2A and the same is mentioned as 31.4 lakh MT in Form-7. This position may be verified and corrected.	The ISHPL has corrected the position in its revised proposal.
2.	The estimated traffic figure for the year 2009-10 may be updated with actuals and estimates for the years 2010-11 & 2011-12 may be reviewed, if required. The estimates for the year 2012-13 may also be furnished.	Reviewed and furnished in the Revised Proposal.
3.	The estimated traffic furnished by the ISHPL for the years 2009-10 to 2011-12 is around 22% less than the actual traffic for the year 2008-09. Further, the proportion of coastal traffic in the total traffic for the year 2008-09 is around 1%. As compared to this position, it is seen that the estimated coastal traffic for the years 2009-10 to 2011-12 is around 50% of the total traffic for each of the years. In this context, ISHPL to furnish the actual traffic handled for the year 2009-10 in terms of foreign and coastal. The trend of coastal cargo and analysis made to assess coastal volume for the years 2010-11 to 2012-13 may also be furnished.	<p>The ISHPL furnished the actual traffic for the year 2009-10; reviewed the estimates for the years 2010-11 &amp; 2011-12 and included estimates for the year 2012-13.</p> <p>Actuals for 2009-10 are as under:  Imported: 28.8 lakh tonnes approx  Coastal: 3.5 lakh tonnes approx  Total: 32.3 lakh tones approx.</p> <p>➤ The Projections have been made based on the information collected from the market and on the present trend of cargo mix. Besides in our view, the proposed augmentation by capacity in the Indian Port Sector particularly in the East Coast of India with development of competing facilities and a couple of technical reasons relating to HDC will also reduce the cargo availability at Berth 4 A in the coming years. We have summarized the reasons leading to drop in the volume estimate for your reference.</p> <p>➤ Reducing draught. – The draught at Haldia port channel has been reducing over the past few years and it is now at 6/6.5 meters as against 9.5 meters earlier. We have no clear indication as to when and how the deepening is going to take place. This will result in reduced vessel movement in to HDC.</p> <p>➤ New generation ports coming up in the near vicinity &amp; coastal movement of imported cargo:</p> <p>The deep draught Port at Dhamra is expected to be operational during the current year. Paradip port has already awarded the tender to develop dedicated deep draught coal berth which will be operational in 2 years time. Vishakhapatnam port has also awarded a tender for developing mechanical shore handling facilities at general cargo berth. All these facilities will handle cape size vessels. Most of the bulk importers of coal are in the process of getting into long term contract with these ports. As per the announcement of Ministry / KOPT expression of interest has already been issued for setting</p>

up transloading facilities at Sand heads and also at Kanika sands.

The above developments will result in cargo for HDC to be moved by coastal movement in smaller parcels. Besides the dedicated rail line development at Dhamra and the new Paradip rail connectivity will result in moving imported cargo directly by rail to the destinations in order to avoid multiple handling. These developments will impact on the cargo available for Berth No 4A.

- More number of Grades of coking coal being imported from various origins. – This will mean smaller parcels of cargo and higher time required for discharge. This will also require higher stacking area required as against the present availability.
- The development of Dhamra was on the drawing board since 2005. In view of this we had projected lesser cargo volume during the earlier years. The development got delayed of Dhamra and Haldia Berth No 4A benefited due to this delay. We continued to handle coking coal in line with the capacity. Besides major repair works scheduled to be carried out at Berth No 4A could not be carried out in the past and the same is postponed for the coming years. This also has contributed to higher volumes than estimates in the past years and would reduce the capacity available at the terminal in the coming years due to shut down. This is also evident from the budget for repairs projected.
- Coastal cargo handled in 2009-10 has been more than 10 times the cargo handled in 2008-09 (3.5 lakh tonnes in 2009-10 and 0.3 lakh tones in 2008-09) and this trend will continue due to falling draught which will reduce parcel size in larger vessels and encourage coastal movement. Projection for coastal movement is kept at 1.0 million, 1.25 million and 1.5 million tonnes respectively for 2010/11 to 2012/13.

#### C. Income Projections:

1. The estimated income for the year 2009-10 may be updated with actuals and estimated income for the years 2010-11 & 2011-12 may be reviewed, if required. The estimates for the year 2012-13 may also be furnished. As mentioned earlier income should be reported as realisable at the rates approved in the SOR.

Updated and reviewed in the Revised Proposal submitted by the ISHPL.

2. A detailed computation for estimates of income from berth hire charges for the years 2010-11 to 2012-13 may be furnished separately for foreign going vessels and coastal vessels indicating the exchange rate adopted.

	2010-11	2011-12	2012-13
<b>Traffic</b>	<b>23 Lakh</b>	<b>23 Lakh</b>	<b>23 Lakh</b>
Coastal	10	12.5	15
Foreign	13	10.5	8
<b>Rate</b>			
Coastal	0.07	0.07	0.07
Foreign	0.003	0.003	0.003
<b>No. of Vessels</b>			
Coastal	67	83	100
Foreign	54	44	33

		<table><tr><td>Foreign Exchange Rate</td><td>47</td><td>47</td><td>47</td></tr><tr><td>Average GRT</td><td>Average Parcel</td><td colspan="2">Average Time (hrs)</td></tr><tr><td>16926</td><td>15000</td><td></td><td>30</td></tr><tr><td>40118</td><td>24000</td><td></td><td>52</td></tr><tr><td>Berth Hire Charges</td><td colspan="3">(GRT X Rate X Time Taken) X No. of Vessels X Exchange Rate</td></tr></table>	Foreign Exchange Rate	47	47	47	Average GRT	Average Parcel	Average Time (hrs)		16926	15000		30	40118	24000		52	Berth Hire Charges	(GRT X Rate X Time Taken) X No. of Vessels X Exchange Rate																																
Foreign Exchange Rate	47	47	47																																																	
Average GRT	Average Parcel	Average Time (hrs)																																																		
16926	15000		30																																																	
40118	24000		52																																																	
Berth Hire Charges	(GRT X Rate X Time Taken) X No. of Vessels X Exchange Rate																																																			
3.	ISHPL to furnish the actual berth hire charges earned from coastal vessels during the years 2007-08 & 2008-09 in Form-2B, as ISHPL has handled 5 coastal vessels in each of these two years.	The ISHPL has furnished the details in the revised proposal.																																																		
4.	The projected income from berth hire charges from coastal vessels with reference to the existing tariff and proposed tariff are same for the years 2009-10 to 2011-12 despite a 20% increase proposed in the tariff for berth hire charges.	There is marginal increase in the rates of Berth Hire Charges of the coastal vessels. The 20% increase in Berth Hire Charges is proposed only for the foreign going vessels.																																																		
5.	ISHPL to furnish the details of other income of Rs.3.01 lakhs shown in the audited annual accounts for the year 2006-07. The reason for not considering this other income in the cost statement may be clarified.	Rs.3.01 lakhs has been considered in the Revised Proposal. This is interest income on the TDS Receivable from I.T. Department. It has shown in Form-3A under the Head "Other Income".																																																		
6.	Details of actual other income for the year 2008-09 may also be furnished.	<p>The income from the optional services is considered under the head "Other Income". This is basically based on the past performance of the ISPHL. These services include:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Weighment charges for In-motion weigh bridge.</li><li>b) Retrieving Cargo which spills over in transit.</li><li>c) Siding Charges</li><li>d) Loading, reloading &amp; Restacking</li><li>e) Taking photograph for loaded wagons</li><li>f) Providing manpower for manual sampling etc.</li><li>g) Charges for On-line sampling.</li><li>h) Despatch related services for rail bound cargo through Berth No. 4A, including trimming, cleaning, labelling &amp; lime spraying.</li><li>i) Ship Stores</li><li>j) Quarterly survey of stock.</li></ul> <p>The ISHPL has subsequently vide its letter dated 18 September 2010 furnished the break-up details for the actual/estimated miscellaneous Income for the years 2008-09 to 2012-13. The details are tabulated below:</p> <table><tr><td colspan="6" style="text-align: right;">(Rs. In lakhs)</td></tr><tr><td>Particulars</td><td>2008-09</td><td>2009-10</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td><td>2012-13</td></tr><tr><td>Weighment charges</td><td>134.10</td><td>161.40</td><td>130.00</td><td>120.00</td><td>115.00</td></tr><tr><td>Siding charges</td><td>134.10</td><td>161.40</td><td>130.00</td><td>120.00</td><td>115.00</td></tr><tr><td>Photograph of loaded wagons</td><td>43.30</td><td>52.10</td><td>41.90</td><td>38.70</td><td>37.10</td></tr><tr><td>Retrieving spilled cargo</td><td>26.80</td><td>10.50</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td></tr><tr><td>Loading / unloading / restacking</td><td>136.00</td><td>30.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>474.30</td><td>415.40</td><td>301.90</td><td>278.70</td><td>267.10</td></tr></table>			(Rs. In lakhs)						Particulars	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	Weighment charges	134.10	161.40	130.00	120.00	115.00	Siding charges	134.10	161.40	130.00	120.00	115.00	Photograph of loaded wagons	43.30	52.10	41.90	38.70	37.10	Retrieving spilled cargo	26.80	10.50	0.00	0.00	0.00	Loading / unloading / restacking	136.00	30.00	0.00	0.00	0.00	TOTAL	474.30	415.40	301.90	278.70	267.10
(Rs. In lakhs)																																																				
Particulars	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13																																															
Weighment charges	134.10	161.40	130.00	120.00	115.00																																															
Siding charges	134.10	161.40	130.00	120.00	115.00																																															
Photograph of loaded wagons	43.30	52.10	41.90	38.70	37.10																																															
Retrieving spilled cargo	26.80	10.50	0.00	0.00	0.00																																															
Loading / unloading / restacking	136.00	30.00	0.00	0.00	0.00																																															
TOTAL	474.30	415.40	301.90	278.70	267.10																																															
7.	The estimated other income for the years 2009-10 to 2011-12 is found to be 84% less as compared to the actual other income for the year 2008-09.	The position stands revised in the Revised Proposal submitted by the ISHPL.																																																		

8.	It appears that the rate of Rs.5/- per ton proposed by the ISHPL in the draft SOR (Part IV – No.4.7) towards charges for online sampling for moisture analysis relates to the service of survey/testing. The ISHPL has also estimated the cost of rendering this service. Therefore, the estimated income arising out of rendering this service calculated by applying the SOR rate on the traffic (in tonnes) likely to avail this service may be furnished.	<p>The Revised Proposal is being submitted.</p> <p>(The ISHPL has not considered income from this service in the revised proposal also).</p>												
9.	The operating revenue for the years 2006-07 and 2007-08 has been reduced with an amount of Rs.502 lakhs and Rs.435 lakhs respectively under "other income". ISHPL to clarify the position.	<p>This credit in the income represents incentive provided to M/s. Steel Authority of India Ltd. (SAIL) for handing higher volumes of coking coal through Berth No 4A. This is as per the cargo handling Agreement entered into with them.</p> <p>The ISHPL has subsequently furnished break-up details in terms of incentive allowable as per SOR and additional incentive passed on to SAIL, as given below:</p> <p style="text-align: right;">(Rs. In lakhs)</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th></tr><tr><td>Incentive as per SOR</td><td>176.80</td><td>142.50</td></tr><tr><td>Additional incentive – disallowed</td><td>325.60</td><td>293.00</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>502.40</td><td>435.50</td></tr></table>	Particulars	2006-07	2007-08	Incentive as per SOR	176.80	142.50	Additional incentive – disallowed	325.60	293.00	TOTAL	502.40	435.50
Particulars	2006-07	2007-08												
Incentive as per SOR	176.80	142.50												
Additional incentive – disallowed	325.60	293.00												
TOTAL	502.40	435.50												
10.	Storage Charge has been prescribed in the existing tariff schedule of the ISHPL. The ISHPL has also proposed rate for levy of storage charges in the proposed draft SOR. However, it is observed that it has neither reported any income under this head in the past nor projected any income for future years. If no income is anticipated to be generated in the next tariff cycle on this account, the relevant rates in the Scale of Rates for this purpose may be redundant and, therefore, may be deleted.	<p>ISHPL do not want and expect that cargo to remain on our premises for prolonged period after the free period as this will hamper the smooth operations. Rate for storage charges has however been prescribed so that a deterrent is available to deal with the situation where cargo remains in the transit area after the free period.</p> <p>Further to above, due to reduction in draught and consequential lower cargo volume expected, it is highly probable that new client/port users will be serviced for whom it will be necessary to have such deterrents</p>												
D.	<b>Operating Cost:</b>													
1.	<u>Operating &amp; Direct Labour:</u> (a). In the last tariff fixation, there was no item under the caption 'Operating & Direct Labour' in the cost statements. The direct labour cost was included in the 'Labour & Equipment Hire charges' which was an outsourced item as per ISPHL submissions. In this regard para 10 (ix) (a) of order dated 25 January 2007 may be referred to. ISHPL to explain the reasons for considering the 'Operating & Direct Labour' as a separate item in the present proposal apart from 'Labour & Equipment Hire charges'.	<p>The Revised Proposal is being submitted in original format.</p> <p>(The ISHPL has included this item in the Management and Administration Overheads, in its revised proposal dated 14 September 2010).</p>												

	(b). An increase of 15% in the average cost per employee is considered over the actual for the year 2008-09 progressively for the future years 2009-10 to 2011-12. Further, the direct labour employees' strength is assumed at a constant figure of 50 despite a reduction of around 25% in the estimated traffic over the actual traffic for the year 2008-09. This results in an increase of 48%, 79% and 106% in the unit cost (per ton) for the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 respectively as compared to the actual unit cost for the year 2008-09. ISHPL to justify the estimated expenditure on this account.	This point is not applicable in view of ISHPL not considering operating & direct labour cost as a separate item.																																														
2.	<b>Maintenance labour:</b>																																															
	(a). It is seen that the expenses considered under the caption 'Terminal Maintenance Expenses' in the previous tariff fixation has been split and mentioned under two separate captions, i.e. 'Maintenance labour' and 'Repairs & Maintenance'. The basis on which maintenance labour is considered as a separate item in the present proposal may be furnished.	Earlier these items were clubbed under "Terminal Maintenance Expenditure". This was outsourced to Larsen & Toubro. Since April 2009, the maintenance contract was split into two components. One related to maintenance manpower including technical, skilled categories, etc. which was outsourced to another company (PLM). The other was related to Maintenance and Repairs. The responsibility of Planning and Technical supervision and providing spares as well as tools and tackles was taken over by ISPHL.  (However, the ISHPL has not furnished a copy of the separate maintenance labour contract reported to have been entered with PLM in support of its estimates of maintenance labour cost for the years 2010-11 to 2012-13 furnished by it in its revised proposal of September 2010).																																														
	(b). An analysis showing the comparative position between the estimates considered by this Authority under "Terminal Maintenance Expenditure" for the years 2006-07 to 2008-09 and actual expenses incurred by the ISHPL under "Maintenance Labour" and "Repairs & Maintenance" for the years 2006-07 to 2008-09 may be furnished.	Details of Terminal Maintenance Expenditure: (Rs. in lakhs) <table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Particular</th><th colspan="6">Year</th></tr><tr><th colspan="2">2006-07</th><th colspan="2">2007-08</th><th colspan="2">2008-09</th></tr><tr><th></th><th></th><th>Estimates considered by TAMP</th><th>Actual</th><th>Estimates considered by TAMP</th><th>Actual</th><th>Estimates considered by TAMP</th><th>Actual</th></tr><tr><td>A.</td><td>Maintenance labour As per Existing Contract</td><td></td><td>334.26</td><td></td><td>441.60</td><td></td><td>578.90</td></tr><tr><td>B.</td><td>Repairs and maintenance (basis of the past experience)</td><td>482.10</td><td>154.28</td><td>563.80</td><td>189.70</td><td>526.50</td><td>268.50</td></tr><tr><td></td><td><b>TOTAL</b></td><td><b>482.10</b></td><td><b>488.54</b></td><td><b>563.80</b></td><td><b>631.30</b></td><td><b>526.50</b></td><td><b>777.40</b></td></tr></table>	Sl. No.	Particular	Year						2006-07		2007-08		2008-09				Estimates considered by TAMP	Actual	Estimates considered by TAMP	Actual	Estimates considered by TAMP	Actual	A.	Maintenance labour As per Existing Contract		334.26		441.60		578.90	B.	Repairs and maintenance (basis of the past experience)	482.10	154.28	563.80	189.70	526.50	268.50		<b>TOTAL</b>	<b>482.10</b>	<b>488.54</b>	<b>563.80</b>	<b>631.30</b>	<b>526.50</b>	<b>777.40</b>
Sl. No.	Particular	Year																																														
		2006-07		2007-08		2008-09																																										
		Estimates considered by TAMP	Actual	Estimates considered by TAMP	Actual	Estimates considered by TAMP	Actual																																									
A.	Maintenance labour As per Existing Contract		334.26		441.60		578.90																																									
B.	Repairs and maintenance (basis of the past experience)	482.10	154.28	563.80	189.70	526.50	268.50																																									
	<b>TOTAL</b>	<b>482.10</b>	<b>488.54</b>	<b>563.80</b>	<b>631.30</b>	<b>526.50</b>	<b>777.40</b>																																									
	(c). The increase of 15% p.a. considered in the maintenance labour cost estimates, progressively over the actuals for the year 2008-09 may be justified supported by documentary evidence as it appears that maintenance labour is engaged on outsourcing basis.	Increase has been considered as around 6% as per proposal submitted.																																														
3.	<b>Power:</b>																																															
	(a). If the unit cost of power and consumption per tonne furnished in Form 3-B is considered, the resultant	The figures submitted seem to be in order. However the deviations, if any, could be due to rounding off.																																														

	figures do not tally with the actual/estimated expenditure shown in Form 3-B. This may be verified and corrected.																
	(b). ISHPL to furnish the documentary proof for the estimated power cost of Rs.6.30 per unit for the year 2009-10.	Actual power cost / unit for the year 2009-10 has been Rs.6.30 per unit approx. (sample bills enclosed).  (The ISHPL furnished copy of electricity bills for the months of December 2009 and January 2010).															
	(c). The escalation of power consumption per unit of output from 1.2 unit/ton to 1.4 unit/ton may be justified in the background of revamping of machineries.	Since some light mast towers are to be installed, consumption per unit of output will be 1.3 units/tonne in 2011-12 & 2012-13.  (The ISHPL has not furnished the power requirement for the proposed light mast towers and justified with workings the increase proposed in unit of power consumption per tonne).															
	(d). ISHPL to justify the escalation considered, both in consumption per unit and cost per unit.	In view of imposition of additional energy charge @ 0.92 per unit (inclusive of Govt. Duties) since Nov. 2009, the projected unit cost would be Rs.6.90 per unit in 2010-11. On 5% escalation basis, the rates would be Rs.7.20 per unit and Rs.7.60 in 2011-12 & 2012-13 respectively.															
4.	<b>Repairs &amp; Maintenance:</b>																
	(a). The reason for 41.5% increase in the Repairs & Maintenance expenses for the year 2008-09 over 2007-08 may be explained with details.	Bulk of Repairs and Maintenance during 2007-08 were taken up during the end of the financial year resulting in actual expenditure spilling over to 2008-09 due to which there appears to be unusual increase. Increase in expenditure was mainly on account of painting which is required to be done regularly depending upon corrosion due to saline atmosphere.															
	(b). ISHPL to furnish the basis for working out the estimated expenditure for the years 2009-10 to 2012-13.	2009-10 actuals: Expenditure has been Rs.8.96 cr. as against Rs.2.69 crores in 2008-09. This is mainly due to the bifurcation of the maintenance contract and repair/ replacement of worn out parts/ equipments.  (The repairs & maintenance expenditure reported in the cost statement for the year 2009-10 is Rs.7.17 crores.  The ISHPL has not furnished a copy of the contract reported to be entered separately for repairs & maintenance of equipments in support of the higher level estimates furnished by it towards repairs & maintenance for the years 2010-11 to 2012-13.)															
	(c). An amount of Rs.750 lakhs, Rs.600 lakhs and Rs.600 lakhs have been estimated for the years 2009-10 to 2011-12 respectively towards revamping and modification of machineries under the Repairs & Maintenance expenditure. In this regard, ISHPL to clarify/furnish the following:	A plan for revamping and modification of machines was formulated in early 2009 for implementation over a three year block period. However since such activities would require full / partial shutdown of plant for extended period, this had to be done with consent and convenience of our customer. Since there were difficulties, such activity could not be undertaken in 2009-10 and hence while there was practically no expenditure/shutdown on this account, the cargo volumes handled were higher than projected. The major jobs envisaged are:															
	(i). Workings for estimation of this expenditure and actual expenditure incurred in this regard during the year 2009-10 supported by documentary evidence.	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Details</th><th>Amount (Rs. in crores)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>Mechanical Structural repair of Ship un-loader 2</td><td>5.00</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Replacement of existing PLC/VVVF drives in both un-loaders</td><td>5.00</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>Procurement of D.G. Sets (Capex)</td><td>3.00</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>Replacement of Rly. Siding and In-motion Weight Bridge</td><td>1.00</td></tr> </tbody> </table>		Details	Amount (Rs. in crores)	1.	Mechanical Structural repair of Ship un-loader 2	5.00	2.	Replacement of existing PLC/VVVF drives in both un-loaders	5.00	3.	Procurement of D.G. Sets (Capex)	3.00	4.	Replacement of Rly. Siding and In-motion Weight Bridge	1.00
	Details	Amount (Rs. in crores)															
1.	Mechanical Structural repair of Ship un-loader 2	5.00															
2.	Replacement of existing PLC/VVVF drives in both un-loaders	5.00															
3.	Procurement of D.G. Sets (Capex)	3.00															
4.	Replacement of Rly. Siding and In-motion Weight Bridge	1.00															
	(ii). Revamping of machineries may increase their useful life or operating efficiency or both																

and such expenditure may have to be capitalised. That being so, the reasons for treating the said expenditure as revenue expenditure may be clarified.

(iii). Impact of revamping of machineries on the following aspects may be furnished:

- Reduction in unit operating cost.
- Additional traffic.
- Improvement in operational efficiency.

5.	Revamping of conveying systems	2.00
6.	Augmentation of stackyard capacity	3.50
	Total	19.50

The main purpose of revamping and modification is provided below:

(i) The ship unloader was damaged during a cyclone storm in September 2006. The damage was examined by the equipment suppliers who had recommended total replacement of the unloader. Since this would involve a very long shutdown of the total plant and also huge costs it was decided to explore the possibility of repairs. After lengthy process repairing agency has been located for the work which will be carried out subject to the convenience of our customer or earlier if situation so develops.

(ii) Spares are practically not available any more for existing PLC/VVVF drives in the unloaders. Hence, unless timely action is taken to replace the old system with present day systems it may result in shutdown. Hence, it has been planned to carry out this activity one at a time starting from 2010-11.

(iii) Upto 2008-09 the total outages on account of power cuts have been insignificant and the position has started to deteriorate since 2009-10. It is generally known that there is an ongoing power shortage in West Bengal now which is likely to increase. Hence, there is a need for installing gensets.

(iv) The Railway tracks of the siding have deteriorated due to corrosion and need replacement. Existing In - motion weighbridge has suffered a non repairable breakdown and is already under replacement.

(v) The structures and other components of the conveying system need to be revamped / replaced due to corrosion related deterioration in order to reduce hazards. As would be evident, the reasons outlined are intended to ensure that a situation of total forced shut downs for extended periods is avoided. Hence, the impact as queried in para C (iii) would not be strictly relevant. Besides projections do not reflect the possibility of additional traffic being available as explained elsewhere.

(vi) To accommodate cargo of other customers /port users and increase in number of grades/quality of SAIL.

(In its revised proposal of September 2010, the ISHPL has included one more item, viz. construction of high mast towers at a cost of Rs.80 lakhs towards capital expenditure in the year 2011-12)

(Despite specific request to furnish the status / progress of works and documentary evidence for the estimates, the ISHPL has furnished the details partly for Sl. Nos.ii & iv mentioned above and has not furnished the estimates / documents for majority of the items).



5.	<b>Royalty:</b>	
	(a). The revenue share paid/payable to KoPT has been computed based on the unit rate of Rs.82/- per tonne as against Rs.81/- prescribed in the existing SoR of KoPT. This may be corrected.	This is corrected in the Revised Proposal.
	(b). As per para 10 (iv) (b) of order dated 25 January 2007, 91.33% of the revenue share quoted by the ISHPL is considered as admissible cost. The revenue share claimed as an item of cost in the cost statements for the years 2006-07 to 2011-12 may be revised suitably.	This is corrected in the Revised Proposal.
6.	<b>Labour &amp; Equipment Hire charges:</b>	
	(a). As per para 10 (ix) (a) of the order dated 25 January 2007, these services are outsourced to a private party. The ISHPL is, therefore, requested to furnish the details of individual outsourcing contracts along with a certification that the terms of such contracts are decided based on competitive bidding and arms length relationship is maintained in case of associated entities, if any.	The details of outsourcing of the contract are already available with the Authority. This is a continuing contract and rates are re-negotiated.
	(b). In the previous tariff fixation of the ISHPL (refer para 10 (ix) (a) of the order dated 25 January 2007), the rate considered under this head of expenditure was Rs.33/- per tonne. The actual expenses for the years 2006-07 to 2008-09 is around Rs.34/- per tonne. However, the rate considered in the projections for the year 2009-10 is Rs.40.62 per tonne which is about 20% more than the actual rate for 2008-09. The reason for considering such a steep increase from the year 2009-10 may be justified with documentary proof.	<p>The average rate for 2009-10 has also been around Rs.34 PMT. The higher projected rate was on the basis of industrial unrest in and around Haldia which has ultimately led to a substantial increase in labour rates and accordingly the contract has had to be re negotiated at higher levels. The contractual rate for 2010-11 is Rs.40.09 and this may again increase substantially in 2011-12 due to the turbulent political situation prevailing. Otherwise the projected normal escalation of 5% is being proposed.</p> <p>(The actual rate for the year 2009-10 works out to Rs.33.81 per tonne and the estimated rate for the year 2010-11 is considered at Rs.41.81 per tonne. The ISHPL has not furnished any documentary evidence in support of the re-negotiated rate of Rs.40.09 or for the estimated rate of Rs.41.81 for the year 2010-11).</p>
7.	<b>Lease Rent:</b>	
	(a). In the last tariff fixation, the ISHPL had stated that apart from 103,000 sq. m. area allotted as per the Licence Agreement, KoPT allotted 5,176 sq. m. additional area for realigning the railway line. In this regard, para No.10 (ix) (b) of order dated 25 January 2007 may be referred. However, in the present cost statement (Form 3B) ISHPL has mentioned the area as 106,907.21 sq. m. The reason for difference in the area considered now may be clarified.	Earlier proposal was based on the area as provided in the Licence Agreement. This has been revised to actual.

	(b). The cost statement shows that the ISHPL has incurred an amount of Rs.326 lakhs, Rs.343 lakhs and Rs.360 lakhs towards lease rent for the years 2006-07 to 2008-09 to KOPT respectively. The Licence Agreement entered between the ISHPL and KOPT provides for a rebate of 2.5% on the lease rent if the payment is made by the stipulated due date. In this context, the ISHPL to confirm with workings that the actual lease rent paid by it to the KOPT for the years 2006-07 to 2009-10 are after availing a rebate of 2.5%.	This is already considered in the Proposal.																														
	(c). The detailed workings for lease rent estimates indicating the rate and area, after considering the 2.5% discount for timely payment of lease rent to KoPT, may be furnished for the years 2010-11 to 2012-13.	Lease Rent paid to KoPT, HDC for the year 2009-10 (after 2.5% rebate) – Rs.379.9 Lakh. On 5.1% escalation basis, as per Licence Agreement, Rs.399.2 Lakh for 2010-11, Rs.419.6 Lakh for 2011-12 and Rs.441 Lakh for 2012-13.  (The ISHPL has not furnished workings for the estimated lease rent in terms of area allotted and rate applicable as per the HDC SOR)																														
8.	<b>Insurance:</b>																															
	(a). ISHPL to furnish the actual insurance cost for the year 2009-10 for assets related to berthing activity and cargo related activity separately supported by documentary proof.	Berth No 4 A at Haldia is covered by New India Assurance Co. Limited in respect of the insurance cover on the assets. The following are the covers in respect of the operations at Berth 4A. (1) Port package policy which covers all the assets created at the Port Area by ISPHL. This policy is in line with the policy cover taken by Port terminals throughout the world. This includes covers such as machinery break down, port blockage, wreck removal, and consequential loss arising out of the insured perils. (Net Premium for 2009-10 – Rs.102.07 lakhs). (2) General fire & allied perils and the consequential loss of profits policy covering all the assets, including covers for damages due to Acts of God which can be insured. (Net Premium for 2009-10 – Rs. 11.88 Lakh) (3) Policy on coal stock held at the yard The ISHPL furnished copies of four Insurance Policies, as per details given below:																														
		<table><tr><th>Policy No.</th><th>Nature</th><th>Period</th><th>Sum Insured (Rs. in crores)</th><th>Premium (Rs. in lakhs)</th></tr><tr><td>710500/11/09/07/00000010</td><td>Earthquake, Fire &amp; Shock Clause on Gross Profit</td><td>1.4.09 to 31.3.10</td><td>32.00</td><td>2.13</td></tr><tr><td>710500/11/09/11/00000009</td><td>Earthquake, Fire &amp; Shock Clause on Building, Plant &amp; Machinery, Office Building &amp; Assets</td><td>1.4.09 to 31.3.10</td><td>150.00</td><td>9.75</td></tr><tr><td>710500/46/09/39/00000010</td><td>Coal storage at Berth No.4A, Haldia</td><td>12.4.09 to 31.3.10</td><td>15.00</td><td>5.25</td></tr><tr><td>710500/22/09/10/00000001</td><td>Comprehensive package policy on Plant &amp; Machinery</td><td>1.4.09 to 31.3.10</td><td>150.03</td><td>102.07</td></tr><tr><td colspan="3">TOTAL</td><td></td><td>119.20</td></tr></table>	Policy No.	Nature	Period	Sum Insured (Rs. in crores)	Premium (Rs. in lakhs)	710500/11/09/07/00000010	Earthquake, Fire & Shock Clause on Gross Profit	1.4.09 to 31.3.10	32.00	2.13	710500/11/09/11/00000009	Earthquake, Fire & Shock Clause on Building, Plant & Machinery, Office Building & Assets	1.4.09 to 31.3.10	150.00	9.75	710500/46/09/39/00000010	Coal storage at Berth No.4A, Haldia	12.4.09 to 31.3.10	15.00	5.25	710500/22/09/10/00000001	Comprehensive package policy on Plant & Machinery	1.4.09 to 31.3.10	150.03	102.07	TOTAL				119.20
Policy No.	Nature	Period	Sum Insured (Rs. in crores)	Premium (Rs. in lakhs)																												
710500/11/09/07/00000010	Earthquake, Fire & Shock Clause on Gross Profit	1.4.09 to 31.3.10	32.00	2.13																												
710500/11/09/11/00000009	Earthquake, Fire & Shock Clause on Building, Plant & Machinery, Office Building & Assets	1.4.09 to 31.3.10	150.00	9.75																												
710500/46/09/39/00000010	Coal storage at Berth No.4A, Haldia	12.4.09 to 31.3.10	15.00	5.25																												
710500/22/09/10/00000001	Comprehensive package policy on Plant & Machinery	1.4.09 to 31.3.10	150.03	102.07																												
TOTAL				119.20																												

<p>(b). It is observed that there is 35% increase in the insurance cost estimated for the year 2009-10 (in the absence of any addition to fixed assets) and then there is a reduction of 7.56% for the year 2010-11 and again there is an increase of 9% for the year 2011-12 with reference to the insurance cost of respective previous years. Further, as per provision 7.1 (y) of Licence Agreement, the insurance cover for the assets shall be for replacement at market value and calculation of depreciation on the replacement value. The workings for estimation of insurance cost for the years 2010-11 &amp; 2011-12 calculated in line with the LA provision may be furnished in support of the estimates.</p>	<p>Berth No 4 A at Haldia is covered by New India Assurance Co. Limited in respect of the insurance cover on the assets. The following are the covers in respect of the Operations at Berth 4A.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) There is a port package policy which covers the areas specific to the port business, applicable worldwide in respect of ports and terminals,</li> <li>(2) There is a general fire &amp; allied perils policy covering all the assets.</li> <li>(3) There is a special policy on coal stock held at the yard.</li> </ol> <p>While it is a fact that no major asset addition has taken place at Berth No 4A, the premium payable is a factor of two elements (1) Insured value (2) rates of premium.</p> <p>The assets at Berth 4A are insured at replacement value as required by the insurance companies. To get the replacement values, the historic values are inflated every year by the inflation rates (max 10%). Any insurance below this value will amount to under insurance and in the unfortunate event of a claim, insurance will only pay pro-rata if there is under insurance. Moreover it is always preferable to insure at replacement value since the purpose of insurance is to get the equipment replaced in case of accident etc. Considering these points, good industry practice is to insure at replacement values rather than depreciated values for safer coverage. The licence agreement conditions only protects the port in the event of loss whereas for a business which is continuing in nature the assets have to be insured at replacement costs for reasons stated above.</p> <p>The insurance premium rates (primarily for the port package policy) are driven by the rates prevailing in the international market year after year. While New India Assurance has control on the general insurance rates like fire and other perils, they are dependent on the international re-insurance markets for the port package policy. The international rates depend upon the claim experience of the insurance companies globally in this sector and also on the claims lodged by Berth No 4A. We have a good relationship and track record which has helped us to negotiate favourable rates and discounts with the insurance companies year after year much less than the increases that is prevalent internationally.</p> <p>In view of the foregoing it may be difficult to substantiate the increase in insurance premiums as requested. Since the cover is being taken with New India Assurance, a PSU company we believe that we are not paying high premiums. The charge to P&amp;L account is based on the actual premiums paid net of discounts and only covers the assets with Berth No 4A.</p>
<p>9. <b>Other Expenses:</b></p> <p>(a). <u>Testing/survey fee:</u> ISHPL to furnish the basis for survey / testing charges estimated at Re.0.86 per ton for the year 2009-10 and Re.1/- per tonne for the years 2010-11 &amp; 2011-12. As observed by this Authority vide para No.10 (ix) (c) of its order</p>	<p>The existing rates since 2009-10 will continue for 2010-11, after which contract is due for renewal. It is projected that the rate will be a minimum of Rs.1/- per tonne for 2011-12 &amp; 2012-13.</p> <p>(The actual rate for 2009-10 works out to Re.0.79 per tonne as against the estimate of Re.0.86 per tonne estimated by the</p>

	dated 25 January 2007, this service is outsourced by the ISHPL. Therefore, ISHPL to furnish a copy of the contract in support of the rates considered for estimation.	ISHPL in its original proposal of June 2009).
	(b). <u>Demurrage</u> : During the last tariff fixation, the ISHPL was advised to come up with an Efficiency Linked Tariff Scheme (ELTS) in order to consider demurrage as admissible cost as mentioned in para 10 (iv) (c) of order dated 25 January 2007. However, the ISPHL has so far not come up with any such proposal. Hence, the cost statements may be revised excluding the demurrage expenses.	Demurrage payable in case of delay in the ship turn-round beyond agreed norms is to be reimbursed by ISPHL. On the basis of figures for the past years, demurrage amount has been considered for the projected years. Demurrage will be payable, if any, ship is delayed, i.e, tariff is indirectly linked to performance.  (The ISHPL has not come up with any Efficiency Linked Tariff Scheme).
	(c). It is seen that 3% to 5% of other expenses have been apportioned to vessel related activity. The basis for this apportionment may be furnished.	This is corrected in the revised proposal.
10.	<u>Preliminary Expenses</u> : During the last tariff fixation, the preliminary expenses of Rs.22 lakhs was spread over the remaining project period of 29 years at Rs.0.76 lakhs (Refer para 10 (iv) (e) of order dated 25 January 2007). The ISPHL has not considered this expense in the cost statements.	This is being considered in the Revised Proposal.
E.	<u>Depreciation</u> : The ISHPL to confirm that the depreciation provided in the cost statements is in line with clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines.	The Depreciation as provided in the cost statement is in line with clause 2.7.1 of the Revised Tariff guidelines.
F.	<u>General Administration Expenses</u> :	
1.	ISHPL to list out items considered in the estimates of 'General Administration Expenses' for the years 2009-10 to 2011-12.	The following are the items considered in the estimates of General Administration Expenses":  <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Salaries and Allowances</li> <li>2. Contribution to PF &amp; Gratuity</li> <li>3. Staff Welfare</li> <li>4. Photographic Expenses</li> <li>5. Advertisement</li> <li>6. Rent for Corporate Office at Kolkata</li> <li>7. Telephone &amp; Postage</li> <li>8. Printing &amp; Stationery</li> <li>9. Travelling &amp; Conveyance</li> <li>10. Professional fee</li> <li>11. Security Charges</li> <li>12. Bank Charges</li> <li>13. Miscellaneous Expenses</li> <li>14. Provision for doubtful debts, if any</li> </ol>

2.	The increase in the actual General Administration Expenses for the years 2006-07 to 2008-09 compared to estimates is steep, i.e. 51.3%, 52.4% & 101.6% respectively. ISHPL to explain the reasons for the same	This is mainly because of salary hike of the employees of ISPHL to retain the talent, increase of number of heads and also due to reasons set out in reply to paragraphs 3 to 6 below.														
3.	The audited annual accounts for the years 2006-07 to 2008-09 show 'Provision for doubtful debts' to the tune of Rs.62.37 lakhs, Rs.15.91 lakhs and Rs.12.24 lakhs respectively under Schedule 11 - 'Administration Expenses'. This item is in the nature of provision and not actual expenditure and hence, it is not an admissible item of cost.	The amount shown under the head "Provision for doubtful debts" represents trade receivables which are considered not recoverable. As per Accounting Norms/Principles, these amounts have been classified and disclosed under the said head during the earlier years. All provisions made during the earlier years have now been written off during the FY 2009-10 since in the opinion of the management they are not recoverable.														
4.	Similarly, the provision for bank charges of Rs.15.30 lakhs shown under Schedule 11 - 'Administration Expenses' in the audited annual accounts for the year 2007-08 in the cost statement is not an admissible item of cost.	Union Bank of India, IFB, Chennai had charged bank charges for intra accounts transfers made over a period of 2 years. The Company had represented to the bank for waiver of these charges and hence a Provision was made in the accounts towards these charges. After several discussions with the officials of the bank, it has now been made clear that the Bank cannot waive this charge. In view of this development, the provision made on this account during the earlier years has already written off in the Accounts of FY 2009-10.														
5.	In the audited annual accounts for the year 2008-09 under 'Administration Expenses' (Schedule 11), an amount of Rs.79.85 lakhs has been shown as 'Bank Charges' as against Rs.5.60 lakhs for 2007-08. The reasons for such an abnormal increase may be furnished. Further, it maybe confirmed that the expenditure of Rs.79.85 lakhs relates to the services rendered by the ISHPL at berth No.4A of HDC.	<p>Bank Charges as shown for the year 2008-09 under the Administration Expenses is totally linked with the services rendered by ISPHL at Berth No.4A, Haldia. The details of Bank Charges are given below:</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>Amount Rs. in lakhs)</th></tr><tr><td>Bank Guarantee (51/03) Extension Charges (in favour of KoPT for Land Rent for Berth 4A)</td><td>45.42</td></tr><tr><td>Bank Guarantee (77/03) Extension Charges (in favour of KoPT as Performance Guarantee)</td><td>16.85</td></tr><tr><td>Bank Charges (78/03) Extension Charges (in favour of KoPT for Electricity Charges)</td><td>4.25</td></tr><tr><td>Loan Processing Fees (taken for construction of facilities at Berth 4A)</td><td>11.32</td></tr><tr><td>Other Bank Charges</td><td>2.01</td></tr><tr><td>Total</td><td>79.85</td></tr></table> <p>It is evident from the above statement that all the bank charges incurred during the year 2008-09 are directly linked with the services as provided by the ISPHL at Berth No. 4A, Haldia.</p>	Particulars	Amount Rs. in lakhs)	Bank Guarantee (51/03) Extension Charges (in favour of KoPT for Land Rent for Berth 4A)	45.42	Bank Guarantee (77/03) Extension Charges (in favour of KoPT as Performance Guarantee)	16.85	Bank Charges (78/03) Extension Charges (in favour of KoPT for Electricity Charges)	4.25	Loan Processing Fees (taken for construction of facilities at Berth 4A)	11.32	Other Bank Charges	2.01	Total	79.85
Particulars	Amount Rs. in lakhs)															
Bank Guarantee (51/03) Extension Charges (in favour of KoPT for Land Rent for Berth 4A)	45.42															
Bank Guarantee (77/03) Extension Charges (in favour of KoPT as Performance Guarantee)	16.85															
Bank Charges (78/03) Extension Charges (in favour of KoPT for Electricity Charges)	4.25															
Loan Processing Fees (taken for construction of facilities at Berth 4A)	11.32															
Other Bank Charges	2.01															
Total	79.85															
6.	As per the audited annual accounts for the year 2008-09, the expenses under the head 'professional charges' is accounted at Rs.51.98 lakhs as against Rs.39.45 lakhs for the year 2007-08 with an increase of about 32%. The reasons for such a steep increase may be explained.	The primary increase is on account Legal Fees paid to the Lawyers to represent ISPHL in defending the case with KoPT in respect of KoPT's claim on Royalty payable and also the Arbitration proceedings in respect of certain claims made by KoPT.														

G.	Capital Employed:	
1	<p>The actual capital employed for the years 2006-07 to 2008-09 shown in the cost statement (3A) includes Current Assets to the tune of Rs.1161.86 lakhs, Rs.1617.45 lakhs and Rs.2468 lakhs respectively. In this regard, the ISHPL to clarify/furnish the following:</p>	
	<p>(a). It is observed that the ISHPL has considered in the cost statements the value of inventories as on the closing date of the respective financial years as shown in the annual accounts of the respective years. Further, the value of inventory also includes value of work-in-process. The approach adopted by the ISHPL in respect of this item of current asset is not in line with the norms prescribed in clause 2.9.9 of the tariff guidelines of March 2005. The value of inventories may, therefore, be reviewed and determined as per the norms prescribed in the tariff guidelines of March 2005.</p>	<p>Inventory is in line with the norms prescribed as per clause 2.9.9 of the tariff guidelines of March 2005, in our Revised Proposal.</p> <p>(The ISHPL has not furnished inventory value as per norms in the cost statements filed along with the revised proposal dated 14 September 2010).</p>
	<p>(b). The Current Assets considered by the ISHPL includes 'Loans &amp; Advances' apart from Inventories, Sundry Debtors and Cash balance. The element of Loans &amp; Advances is not an item of current asset as per the Tariff Guidelines of March 2005.</p>	<p>Under the Revised guidelines, Working Capital means Current Assets (excluding cash balances of specific funds) minus current liabilities. The Balance shown under the head "Loans &amp; Advances" represent mainly pre-paid expenses /supply of spares and TDS receivables and are part of the current assets and hence have been considered by ISPHL. As required under the concession agreement ISPHL furnished a Bank Guarantee for Rs.10 Crores to KoPT towards payment obligations. This Bank Guarantee was encashed by HDC, KoPT, during the last FY against a disputed payment obligation. Since this is disputed by ISPHL as not payable to KoPT this amount is shown as Advance paid to HDC, KoPT under protest. As per Revised Tariff guidelines this is neither an expenditure nor royalty. Moreover since ISPHL is still of the view that it is not payable and is a wrongful encashment and hence, this is shown under the head "Loans &amp; Advances".</p>
	<p>(c). The Tariff Guidelines of March 2005 limit Sundry Debtors to two months' 'Estate Income' and 'Railway Terminal Charges' while computing the working capital. The Sundry Debtors considered by the ISHPL as an item of Current Asset is not in line with the Tariff Guidelines of March 2005. It may be noted that as per clause 5 (iv) of the Order dated 30 September 2008 issued by this Authority notifying the refinement on certain areas of the existing approach/practice followed in tariff setting exercise of Major Port Trusts and Private Terminals, the prepayments or advance to be made</p>	<p>Unlike major ports, ISPHL does not operate any railway system and also does not have large estate to be let out. Hence apparently the estate rentals and terminal charges are not strictly relevant in our case. Though normally cargo and vessel related charges are recovered in advance by major ports, ISPHL recovers only berth hire charges in advance and bills cargo related charges to port users. Sundry debtors have been estimated on the basis of anticipated credit period of 30 days and hence, this may be allowed.</p>

	by the Private Operators to the Landlord Ports as per the Licence Agreement are to be recognised as a limit for Sundry Debtors to the extent they are otherwise permissible as pass through.	
	(d). The ISHPL has considered a sum of Rs.1612 lakhs as Sundry Creditors for the year 2008-09 in the cost statement as against a sum of Rs.612.24 lakhs shown in the audited annual accounts for the year 2008-09. ISHPL to clarify the position.	A performance Bank Guarantee for Rs.10 Crores was issued by Union Bank of India, IFB, Chennai in favour of HDC, KoPT, as required under the concession agreement. This Bank Guarantee for Rs.10 Crores was encashed by HDC, KoPT, on 31 <sup>st</sup> March 2009 which is under dispute. The Company had to avail a short term facility from the Bank to meet the BG amount paid out by the Bank. Though this amount was shown as Current Liability in the draft Accounts, during the finalisation of Accounts, it has been reclassified and shown as Unsecured Loan, pending finalisation of paper formalities to get the same as secured loan sanctioned by the bank. The required formalities were completed during June 2009. (The above re-classification is not reflected in the cost statements furnished along with the revised proposal dated 14 September 2010).
2.	With reference to the estimated working capital shown in the cost statement for the years 2009-10 to 2011-12, the ISHPL to furnish/clarify the following:	
	(a). The estimated Sundry Debtors of Rs.557 lakhs, Rs.533 lakhs and Rs.533 lakhs for the years 2009-10 to 2011-12 respectively may be reviewed in the light of the observation made at para G (2) (c) above by us.	The Revised Proposal is submitted.  (The estimates of sundry debtors furnished in the revised proposal of ISHPL dated 14 September 2010 is not supported with details as per norms stipulated in the guidelines.)
	(b). With reference to the estimated inventory of Rs.700 lakhs, Rs.800 lakhs and Rs.1000 Lakhs for the years 2009-10 to 2011-12 respectively, the ISHPL to justify the same with workings following the norms prescribed in clause 2.9.9 of the Tariff Guidelines of March 2005.	The Revised Proposal is submitted.  Spares inventory includes Insurance Spares and other mechanical & consumables.  (The ISHPL has not furnished any workings as per the norms stipulated in the Tariff Guidelines of March 2005).
II.	<b>SCALE OF RATES</b>	
1.	The ISHPL has sought for an increase ranging from 25% to 120% for various activities over the existing prescribed rates in the SOR. The increase sought for each tariff item may be justified with reference to cost of rendering the service with workings.	The Revised SOR is furnished. The increase is reasonable with reference to the estimated cost based on the past experience.  (The increase proposed by the ISHPL in its revised proposal of 14 September 2010 ranges from 15% to 46%).
2.	The interest rate furnished in clause 1.2 (ix) under General Terms and conditions may be updated with the prevailing rate of interest.	The ISHPL desires to follow State Bank of India as the reference bank. The relevant clause has been amended suitably.
3.	<b>VESSEL RELATED CHARGES (PART II):</b> The prescription of minimum berth hire charge of US \$ 300 per foreign going vessel may be justified.	The average GRT is 40,118 and the average stay of the vessel at the Berth No. 4A is about 52 hours. This translates in to a berth hire amount of $(40,118 \times 0.0030 \times 52) = \text{US\$ } 6,258.41$ . As compared to this, the minimum Berth Hire Charge of US\$ 300 is not excessive.

<p>4. <b>CARGO RELATED CHARGES (PART III)</b></p> <p>(a).</p> <p>(b).</p> <p>(c).</p> <p>(d).</p>	<p><b>Volume Discount:</b> The projected volume of traffic for the years 2009-10 to 2011-12 is below 2.30 million tonnes per annum. That being so, the reasons for increasing the volume discount mentioned under Note (ii) of clauses 3.1 &amp; 3.2 of SOR from the existing level of 20% to 25% for handling cargo above 2.30 million tonnes may be explained. The proposed clause appears to be in-fructuous.</p> <p><b>Wharfage &amp; Shore Handling Charges:</b> It is observed that the ISHPL has unbundled the existing tariff item relating to Shore Handling Charges by shifting the activity relating to 'Conveying the cargo from TP-2 to the Stack yard' from Shore Handling Charges to Wharfage Charges. While doing so, it does not appear that the ISHPL has effected necessary adjustment in the existing unit rate applicable for 'Shore Handling Charges' and 'Wharfage Charges' for shifting the activity of conveying the cargo from TP-2 to stack yard. The ISHPL is, therefore, requested to adjust the existing unit rates suitably based on the cost of rendering the service of conveying the cargo from TP-2 to stack yard and furnish workings in this regard.</p> <p>The proposed increase of around 15% over the existing rate of Storage Charges (Section – E 'Ground Rent') may be justified.</p> <p><b>Part IV – CHARGES FOR OTHER SERVICES:</b> (i). Since the dust suppression is one of the services listed by the ISHPL under Wharfage Schedule in the proposed SOR, a separate tariff item 4.10 proposed in the SOR may be deleted.</p> <p>(ii). ISHPL to explain whether services mentioned at 4.5 to 4.9 &amp; 4.11 are activities covered by MPT Act and included in the BOT agreement. If so, the proposed rates may be justified with cost details and income arising out of such services may be accounted for in the income estimates for the years 2009-10 to 2012-13.</p>	<p>The clause is deleted.</p> <p>(In the revised proposal dated 14 September 2010, the ISHPL has shifted the volume discount clause from schedule 3.1 &amp; 3.2 to schedule 1.2 General Terms &amp; Conditions as clause (xv) in the proposed Scale of Rates and enhanced the rebate to 50% for volume of cargo offered by any importer / exporter beyond 2.3 million tones (imports and exports of any single item of cargo).).</p> <p>Wharfage and Shore Handling Charges are suitably amended in the Revised Proposal based on the operational identification.</p> <p>(The ISHPL has not adjusted the existing unit rate of 'wharfage' and 'shore handling charges' on account of shifting the activity).</p> <p>The provision is needed as a deterrent levy of charges in case of over-stayal beyond free period.</p> <p>The clause is deleted.</p> <p>These clauses are reviewed/amended in the revised proposal. These are the optional items, where ISPHL are not sure whether importer / port users will avail the services or not. So, ISPHL are showing this under the optional services. As &amp; when, ISPHL will provide the services to port users, the cost will be there, which may be ascertained at the time of billing / obtaining the services, because of uncertainty of labour unrest at Haldia. Normally, these are the ancillary services incidental to the handling of particular type of cargo and optional.</p> <p>(In the revised proposal of September 2010, the ISHPL has</p>
---	---	---



	deleted items 4.5 – Monitoring, Safety & Security through CCTV and 4.10 – Charges for dust suppression system; clubbed items 4.8 & 4.9; revised the rate for item 4.11 – Quarterly Survey of stock by approved valuers from Rs.10/- per MT to Rs.3/- per MT; and proposed one new item 'Charges for Ship stores' at Rs.100/- per MT).
--	---

10.3 A copy of the revised proposal submitted by the ISHPL was forwarded to the KoPT for its comments. The KoPT has not responded in this regard. However, the KoPT has furnished its comments with reference to the further revised proposal filed by the ISHPL in September 2010, which is furnished in the later part of this note.

11. The KoPT was requested to furnish its specific comments on some points on the proposal of the ISHPL. The points raised by us and the response of the KoPT are tabulated below:

Sl. No.	Specific points raised by us	Response of KOPT																																																																														
(i).	KOPT to confirm whether the income details furnished by the ISHPL for the years 2006-07 to 2008-09 are as per the Scale of Rates of ISHPL.	<p>As per records, ISHPL is issuing consolidated bills to their customer without any service wise rate break up. This issue has been appropriately highlighted to TAMP by KoPT and TAMP has also sought clarification from ISHPL in the matter. The subsequent developments in the issue are not known.</p> <p>However, it is observed that in the cost statement submitted to TAMP, ISHPL has shown break up of income against various head of charge like On board Charge, Wharfage, Shore Handling Charge, Delivery charge etc. As ISHPL is issuing consolidated bill without any break up, the basis of such segregation is not known.</p> <p>However, given the direction of TAMP to compare the income against such heads of income, shown by ISHPL in the cost statement, with permissible income against such heads of charge as per the Scale of Rates of ISHPL; a statement detailing the same has been drawn and the same is enclosed. In this regard it may also be mentioned that the existing Scale of Rates of ISHPL was notified on 19 February 2007 and the same had come into effect after elapse of 30 days there from i.e. at the fag end of 2006-07. Accordingly, the income relating to 2006-07 is not as per the SOR. In absence of details of Berth Hire Charges billed, no such comparison could be done for the Berth Hire Charge income reported by ISHPL in the cost statement.</p> <p>The KOPT furnished a comparative position of head wise income for the year reported by ISHPL with the head wise permissible income as per SOR of ISHPL, which is tabulated below:</p> <table><tr><th colspan="6">I. Cargo handled (in tonnes)</th></tr><tr><td>Foreign</td><td>3310000</td><td></td><td>3140000</td><td></td><td>2670000</td></tr><tr><td>Coastal</td><td>0</td><td></td><td>300000</td><td></td><td>300000</td></tr><tr><td>Total</td><td>3310000</td><td></td><td>3440000</td><td></td><td>2970000</td></tr></table> <table><tr><th colspan="8">(Rs. in lakhs)</th></tr><tr><th rowspan="2">Particulars</th><th rowspan="2">Rate as per SOR (Rs./MT)</th><th colspan="2">2006-07</th><th colspan="2">2007-08</th><th colspan="2">2008-09</th></tr><tr><th>Maximum Allowable as per SOR</th><th>Position reported by ISHPL</th><th>Maximum Allowable as per SOR</th><th>Position reported by ISHPL</th><th>Maximum Allowable as per SOR</th><th>Position reported by ISHPL</th></tr><tr><td colspan="8">II. On board charges (Supply of manpower &amp; mobile equipment)</td></tr><tr><td>Foreign</td><td>9.57</td><td>316.77</td><td></td><td>300.50</td><td></td><td>255.52</td><td></td></tr><tr><td>Coastal</td><td>5.74</td><td>0.00</td><td></td><td>17.23</td><td></td><td>17.23</td><td></td></tr><tr><td>Total</td><td></td><td>316.77</td><td>317.00</td><td>317.72</td><td>302.00</td><td>272.75</td><td>257.00</td></tr></table>	I. Cargo handled (in tonnes)						Foreign	3310000		3140000		2670000	Coastal	0		300000		300000	Total	3310000		3440000		2970000	(Rs. in lakhs)								Particulars	Rate as per SOR (Rs./MT)	2006-07		2007-08		2008-09		Maximum Allowable as per SOR	Position reported by ISHPL	Maximum Allowable as per SOR	Position reported by ISHPL	Maximum Allowable as per SOR	Position reported by ISHPL	II. On board charges (Supply of manpower & mobile equipment)								Foreign	9.57	316.77		300.50		255.52		Coastal	5.74	0.00		17.23		17.23		Total		316.77	317.00	317.72	302.00	272.75	257.00
I. Cargo handled (in tonnes)																																																																																
Foreign	3310000		3140000		2670000																																																																											
Coastal	0		300000		300000																																																																											
Total	3310000		3440000		2970000																																																																											
(Rs. in lakhs)																																																																																
Particulars	Rate as per SOR (Rs./MT)	2006-07		2007-08		2008-09																																																																										
		Maximum Allowable as per SOR	Position reported by ISHPL	Maximum Allowable as per SOR	Position reported by ISHPL	Maximum Allowable as per SOR	Position reported by ISHPL																																																																									
II. On board charges (Supply of manpower & mobile equipment)																																																																																
Foreign	9.57	316.77		300.50		255.52																																																																										
Coastal	5.74	0.00		17.23		17.23																																																																										
Total		316.77	317.00	317.72	302.00	272.75	257.00																																																																									

.....

		<p>However, as ISHPL has made out the projection, TAMP may also consider advising them to provide detailed justification for the same and take a view in the matter.</p> <p>Incidentally, ISHPL has projected handling of only 2.10 million tons of traffic in their proposed SOR for FY 2009-10 against which they have actually handled 3.20 million tonnes at Berth No. 4A in the same period. In view of the same and also due to the fact that ISHPL has projected only 2.00 million tonnes traffic for the year 2010-11 &amp; 2011-12, TAMP may like to advise ISHPL for detailed justification of the same.</p> <p>(Subsequently, the KOPT offered its further comments on the specific points raised in this regard based on the revised proposal of the ISHPL dated 14 September 2010 which is brought out in the later part of this note.)</p>
(iii).	The estimated expenditure of Rs.19.50 Crores by the ISHPL during the years 2009-10 to 2011-12 towards revamping of machineries.	<p>ISHPL neither have specifically furnished details of their requirements nor have they intimated KoPT about their plan for revamping of machineries during the stated period. The machineries installed at the berth were commissioned in 2003 and are over 7 years old now.</p> <p>As per the provisions of License Agreement (Clause-3.8) between ISHPL &amp; KoPT, the "Repair &amp; Maintenance" of the machineries installed at the berth is the obligation of ISHPL.</p> <p>On the issue of "Replacement of Equipment", Clause-3.8 (iii) of the License Agreement states as follows.</p> <p>"The licensee shall at its cost plan for replacement of equipment well ahead of the due dates there for and replace the equipment as per the Equipment Replacement Plan set out in Appendix "X".</p> <p>The appendix "X" of the License Agreement states the following on the matter.</p> <p>"The Licensee shall at its own cost plan for replacement of the equipment well ahead of its due dates and accordingly replace the equipment as per the economic life of the respective equipment as per manufacturer's recommendation to ensure that the equipments are in good working condition at the commencement of the license allowing for the normal wear and tear."</p> <p>Similarly, the clause 3.8.(iv) of the License Agreement on the issue of Repair of Damage &amp; Destruction, it has been stated that ISHPL shall at its own costs, promptly &amp; diligently repair, replace or restore any of the project facilities &amp; services or part thereof, which may be lost, damaged, or destroyed.</p> <p>In view of the above and in absence of any details of plans / programs in the matter, it is not possible to give specific comment on the matter.</p> <p>TAMP, if so considers, may advise ISHPL to provide details of the estimated expenditure indicated by them in the proposal.</p>

12.1 A joint hearing in this case was held on 25 August 2010 at the KOPT premises. The revised proposal of the ISHPL filed under cover of its letter dated 12 August 2010 did not address some of the important issues raised in our letter dated 23 July 2010. Income calculated at the rates approved in the existing SoR of ISHPL along with supporting workings therefor was not furnished. A steep increase envisaged in the coastal movement was not justified with reference to any traffic study and KOPT and SAIL have also expressed their reservation on the proposed share of coastal traffic. The ISHPL has not explained why commodities other than coke and coal could

not be handled when its designed capacity is not fully utilised. There appeared to be some disagreement between ISHPL and KOPT on many issues, especially on royalty related issues. In this backdrop and as decided in the joint hearing, the ISHPL was requested to have a complete re-look at its proposal and forward the updated proposal and also furnish a copy to KOPT for their comments immediately.

12.2 The ISHPL filed a written submission in the joint hearing along with its feedback on the comments of the KOPT. The main points made by the ISHPL in the written submission are given below:

- The agreement was entered into between the BOT operator and the KoPT on the basis that a draught of 9 to 9.5 m. is available which would enable handling Handymax / Panamax vessels of parcel sizes 27,000 tons to 31,000 tons. The draught has fallen from 9.5 m. to 6.5 m. over a period of time, resulting in bringing vessels with an average parcel size of 21,000 tons / 26,000 tons for Handy max / Panamax respectively. This reduction in parcel size has a severe impact on the BOT operator.
- The HDC being the second port of call for all the vessels, the cargo availability in the vessels will be at the side walls of vessels with a cavity in the middle of the hatch. This has resulted in employment of more labour and equipment for discharging of the cargo and cleaning of the vessels.
- The recent industrial dispute at HDC has resulted in an increase to the extent of 67% to 90% of labour rates for operators, workers and labourers. There is a demand for further increase of over 100% from the present rates which would effectively mean an increase of 300% from FY 2008-09. In order to retain the trained manpower, the ISHPL is forced to increase the salaries and have a larger pool of workforce to take care of attrition.
- The ISHPL's contract with the client has an assured discharge guarantee and demurrage in case of delay. The contract has stringent provisions in terms of minimum no. of rakes to be dispatched and lowest handling loss.
- The equipments installed have been in use for over 6 to 7 years, requiring higher maintenance due to usage. Some of the PLCs and other electronics have already gone through technical obsolescence and needs to be replaced.

12.3. After a reminder, the ISHPL forwarded a further revised proposal vide its letter dated 14 September 2010. It has stated that it has carefully gone through the tariff guidelines of March 2005 and the proposal for fixation of tariff prepared is in accordance with the guidelines and in the formats prescribed by the Authority. The other main points made by the ISHPL in the updated proposal are summarized below:

(i). Traffic and revenue

- (a). The financial projection is based on traffic of 26 lakhs tonnes, 24 lakhs tonnes and 23 lakhs tonnes for the years 2010-11 to 2012-13 respectively.
- (b). During the three years under consideration, the traffic at Berth No.4A will be affected by falling draught & lock gate limitations at Haldia as also new facilities to handle bulk cargo inside the Dock Basin. In view of the global tendency to carry cargo in larger vessels, the coastal cargo component will also increase rapidly. This, coupled with overall drop in cargo handled at berth No.4A and the component of coastal cargo in the total cargo handled substantially increasing, will impact the revenue earning, as stated by ISHPL.

(c). The ISHPL has furnished a detailed note for projection of traffic at berth No.4A. The main points made in the note are summarised below:

- Average parcel size of coking coal imports has reduced from 28,500 MT in 2005-06 to 22,400 MT in 2009-10 due to progressive fall in draught.
- The structural repairs and refurbishment planned during 2010-11 for one of the two un-loaders will reduce capacity by 0.25 million tonnes. Also the remaining unloader will have to be taken for repair for a total period of 60 days in 2011-12 and 2012-13. Accordingly, the projected traffic for the years 2010-11 to 2012-13 have been considered at 2.6 million tonnes, 2.4 million tonnes and 2.3 million tonnes respectively.
- The various other factors including draught, lock gate limitations, Mobile Harbour Crane introduction at berth No.2 & 8 at HDC as well as commissioning of Dhamra Port in September 2010 will limit traffic to a maximum of 2.60 million tonnes at Berth No.4A in 2010-11.
- Creation of new facilities outside lock gate by KOPT over the next 1 to 3 years would add cargo volume but would not have any effect on the cargo volume inside the Dock Basin and hence would not benefit ISHPL.
- The availability of rakes after unloading at HDC has been progressively reducing since thermal coal receipts and iron ore receipts have reduced by more than 20% and 15% respectively in 2009-10 vis-à-vis 2008-09.
- The proportion of coastal cargo handled during the years 2008-09, 2009-10 and in the first quarter in 2010-11 are 1.13%, 10.78% and 24.07% respectively. Hence, coastal cargo is considered at 25% for 2010-11. With the progressive increase of coastal cargo, the share of coastal cargo is assumed at 40% and 50% respectively for the years 2011-12 to 2012-13.
- The facility at Berth 4A is for import cargo in bulk only. All the equipment is designed for unidirectional flow. Such mechanized equipment is suitable for large volumes and hence it is not possible to handle a mix of various cargoes in small quantities.
- Accordingly, the projected traffic to be handled at Berth No.4A would be as follows:
 

2010-11	-	2.60 million tonnes
2011-12	-	2.40 million tonnes
2012-13	-	2.30 million tonnes
- There is a growing trend of load ports for bulk cargo to insist upon usage of larger ships to reduce congestion. By this process smaller handymax vessels are being weeded out and only large handymax (near panamax size), panamax and cape size vessels are gradually being used preferentially. Due to draft restrictions and inability to handle cape size vessels this will entail higher coastal cargo due to transshipment / secondary movement. The HDC has issued EOI for transshipment and the reverine jetties outside lock gate next to oil jetty. Similarly it is also being contemplated by importers / shipping companies to bring cargo in cape size vessels to sand heads / Konica sands / Dhamra for subsequent movement to HDC / KOPT. Both the initiatives will ultimately lead to coastal movement. In 2008-09 and

2009-10 the coastal cargo handled by ISHPL was 1.13% and 10.78% respectively and 2010-11 the coastal cargo handled in April – June quarter has 24.07%.

In view of the above 25% of coastal cargo is a justifiable proposition during 2010-11 and the coastal cargo has to progressively increase to 40% to 50% during subsequent years due to the reasons stated.

(d). The Major Repairs Jobs Envisaged are:

Sl. No.	Particular	Rate	Status
1.	Mechanical / Structural repair of Ship unloaders	Rs.5 Crores (Approx.)	Proposal is already available for both Ship Unloaders from Portek International Limited, Singapore.
2.	Replacement of existing PLC / VVF drives in both unloaders	Rs.5 Crores (Approx.)	Work order for one SUL on Siemens platform along with mobilisation advance placed with Next Gen Automation Limited. Work order for another SUL will be placed in due course.
3.	Procurement of D.G Sets	Rs.3 Crores (Capex)	Proposals obtained. PO to be issued pending settlement of some technical queries.
4.	Replacement of Railway Siding and IN-motion Weigh Bridge.	Rs.1 Crore (Approx.)	Work order has already been issued for replacement of In-motion weight bridge along with mobilisation advance. Railway siding replacement will be done in due course.
5.	Revamping of conveying systems	Rs.2 Crores (Approx.)	Will be undertaken over next two years.
6.	Augmentation of stackyard capacity	Rs.3.50 Crores (Approx.)	Will be undertaken over next two years
7.	High Mast Towers for lighting	Rs.80 Lakhs (Capex)	Will be undertaken in next year

All the repair / replacement of jobs envisaged are to maintain the existing facilities coupled with technological obsolescence and in no way connected to capacity augmentation. If these are not carried out, there will be loss of operating efficiency.

(e). The increase proposed for main items of tariff in the updated proposal dated 14 September 2010 ranges from around 15% to around 46%. The existing rates, the proposed rates along with the increase proposed for main items of tariff are tabulated below:

Sl. No.	Main tariff category	Existing rates (Rs.)	Proposed Rate 14.9.2010 (Rs.)	Increase sought (rounded off)
1.	Berth Hire (US \$)	0.0025	0.003	20%
2.	Supply of manpower & mobile equipments	9.57	14	46%

3.	Wharfage	78.30	105	34%
4.	Shore handling charges	91.35	120	31%
5.	Delivery charges	30.45	42	38%
6.	Ground rent	43.50	50	15%
7.	Loading, re-loading & restacking	20	25	25%

12.4 The estimated financial / cost position at the existing level of tariff as shown in the consolidated income and cost statements furnished by the ISHPL in its original proposal dated 25 June 2009, revised proposal dated 12 August 2010 and further revised proposal dated 14 September 2010 are summarised below:

(Rs. in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Original proposal dated 25 June 2009			Revised proposal dated 12 August 2010				Updated proposal dated 14 September 2010			
		2009-10	2010-11	2011-12	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1.	Traffic (in million tonnes)	2.1	2.0	2.0	3.23	2.3	2.3	2.3	3.23	2.6	2.4	2.3
2.	Operating income	4177	3999	3999	7365	4856	4749	4640	7365	5378	5142	4829
3.	Net surplus / deficit after return	-2434	-2438	-2515	474	-2285	-2288	-2161	474	-1748	-2061	-2041
4.	Net deficit as a percentage of operating income	(-) 58.3%	(-) 61%	(-) 62.9%	6.4%	(-) 47.1%	(-) 48.2%	(-) 46.6%	6.4%	(-) 32.5%	(-) 40.1%	(-) 42.3%
5.	Average net deficit as a percentage of operating income	(-) 60.73%			(-) 33.85%				(-) 27.1%			

12.5. The KOPT has furnished its further comments on the specific issues of traffic projection and the estimated expenditure on revamping of the machineries, which are summarised below:

#### I. Traffic Projection

- (a). ISHPL made the following traffic projections in their proposals dated 9 July 2009, 12 August 2010 and 14 September 2010:

(In million tonnes)

Particular	2010-11			2011-12			2012-13		
	Proposal dated			Proposal dated			Proposal dated		
	9.7.09	12.8.10	14.9.10	9.7.09	12.8.10	14.9.10	9.7.09	12.8.10	14.9.10
Foreign Cargo	1.00	1.30	1.95	1.00	1.05	1.44	Not indicated	0.80	1.15
Coastal Cargo	1.00	1.00	0.65	1.00	1.25	0.96	Not indicated	1.50	1.15
Total	2.00	2.30	2.60	2.00	2.30	2.40	Not indicated	2.30	2.30

- (b). Prima facie, the revised traffic projection submitted by ISHPL appeared to be acceptable. However, KoPT would like to point out the following for information of TAMP:

- The contractor appointed for equipping of Berth No-2 and 8 has commenced operations on 11 August 2010 at Berth No-2 and on 14 August 2010 at Berth No-8;
- KoPT has initiated action for opening a new shipping channel (Eden Channel), for which orders for removal of impediments from the channel and other related works have already been placed and work is in progress;
- Various studies are being undertaken to improve the efficiency of the lock gate. KoPT has also approached the original designer of the lock gates.
- KoPT has contemplated to construct additional port facilities at Salukkhali, which is 7 Km away from HDC. IPA has already been engaged for

undertaking feasibility study of the project. The acquisition of land for the project is also in advanced stage.

- v) Construction of two riverine jetties are being contemplated outside the impounded dock system, of which, one is being designed for handling of Panamax size vessels and the other for handling smaller vessels and barges. Both the jetties are expected to be in operation within 2-3 years.

- (c). ISHPL has also revised the projection of Coastal Cargo to be handled at Berth No-4A from 50% to 25% for 2010-11. For 2011-12 and 2012-13, ISHPL has projected handling of coastal cargo at 40% and 50% respectively.

The aforesaid percentage of handling of coking coal, particularly the projections of 2011-12 and 2012-13, prima facie appears to be on higher side, even after factoring the likely effect of commissioning of Dhamra Port. However, trans-loading operation in coastal waters of Orissa as well as at Sandhead is being actively pursued by SAIL and HDC, KoPT. It is likely that by 2011-12 trans-loading operation can be a reality. It is further understood that SAIL has also floated tender for extensive transfer of Coking Coal from coastal ports like Vizag by engaging suitable ships. This is likely to increase the coastal movement of Coking Coal further. Therefore, while at this stage it is not possible to pin point the percentage of coastal movement of coking coal during 2011-12 and 2012-13, considering the complexity of the issue, ISHPL's projection of the increased coastal volume over a period of 3 years could be a reality. However, KoPT feels that the estimate of percentage of coastal cargo to be handled during 2011-12 and 2012-13 at Berth No-4A may be moderated to 35% and 45% respectively.

Further, as the tariff guidelines provides adjustment of surplus in excess of permissible limit earned during a tariff cycle, while fixing the tariff of next cycle, the revised projection of ISHPL subject to the aforesaid moderation may be considered by TAMP.

## **II. Expenditure on Major Repair & Maintenance:**

Earlier ISHPL had not furnished the details of proposed expenditure on this account, which now they have submitted in detail. The same may be considered by TAMP.

- 12.6. The KOPT vide its e-mail dated 18 August 2010 furnished its comments on the original proposal dated 25 June 2009 of ISHPL, after reminders. A copy of the comments of KOPT was forwarded to the ISHPL as feedback information. The comments of KOPT and the comments of ISHPL thereon have been brought out in the earlier part of this note.

As decided at the joint hearing, a copy of ISHPL response on the comments of KOPT was forwarded to KOPT for its comments. We have not received the response of KOPT.

- 12.7 As decided in the joint hearing, the ISHPL forwarded the further revised proposal to the KOPT for the comments of the port. We also requested the KOPT to furnish their comments on the revised proposal. In response, the KOPT stated that the comments already made by it on the original proposal of ISHPL still holds good. KOPT also furnished its further comments.

13. The ISHPL was requested to furnish clarifications / information arising out of its revised proposal of September 2010 and the ISHPL responded. The points raised by us and replies furnished by the ISHPL are tabulated below:

Sr. No.	Points raised by us	Reply of ISHPL
1.	Additional trade discount amounting to Rs.325.60 lakhs and Rs.293.00 lakhs is shown in the cost statement for the years 2006-07 and 2007-08 respectively. The ISHPL	The differential incentive disallowed / the volume eligible for discount.  (The response of ISHPL is not clear. The



	is requested to furnish the details of additional discount along with workings.	ISHPL has not furnished workings for the additional trade discount).
2.	The ISHPL has realized income on account of rendering miscellaneous services during the years 2008-09 and 2009-10 and also estimated income on this account for the subsequent three years 2010-11 to 2012-13. However, the ISHPL has not shown any income on account of rendering miscellaneous services for the years 2006-07 and 2007-08. The ISHPL is requested to confirm that it had not realised any income in this regard during the said two years and the reasons therefor.	It is confirmed that no income was realized on account of miscellaneous services for FY 2006-07 and 2007-08, since complete facilities and arrangement to render such services had not stabilized then.
3.	The workings furnished by the ISHPL for income projection for the years 2010-11 to 2012-13 is found to be based on the proposed rates. The ISHPL is, therefore, requested to furnish income projection for the years 2010-11 to 2012-13 based on the rates prescribed in the existing scale of rates and the projected traffic supported by workings.	The ISHPL furnished the detailed income workings for the years 2010-11 to 2012-13 at the existing level of tariff based on the estimated traffic.
4.	The ISHPL was requested vide our letter of even number dated 11 May 2010, inter alia, to furnish the reasons for treating the expenditure towards revamping and modification of machineries as revenue expenditure. The response of the ISHPL vide its letter dated 12 August 2010 in this regard is not categorical. The ISHPL is again requested to explain the reasons for treating the said expenditure as revenue expenditure.	As part of the projection, the company has budgeted for the purchase of D.G. Sets and installation of high mast light towers. These are new assets being created and hence have been shown as Capex. The rest of the expenditure have been shown as Revenue expenditure as no new assets are being created or purchased but the existing equipment and machineries are being repaired or renovated which may also include structural modification of the existing equipment as may be found required for operational convenience and efficiency. These also include replacement of obsolescent electronic technology (PLC / VVVF drives) for which systems, spares are no longer available and the company has no option except to replace the whole system to make it functional.
5.	With reference to the proposed major repair jobs considered by the ISHPL in its updated proposal dated 14 September 2010, the ISHPL has made a general statement that all the repair / replacement jobs envisaged are in no way connected to capacity augmentation. In that case, the estimated expenditure of Rs.3.50 crores envisaged for augmentation of stackyard capacity over the next two years may be justified.	Based on experience, it is found that the number of grades of cargo being handled is higher than originally envisaged and therefore, the possibility of mix up is extremely high especially in wet weather. In order to avoid such situations and to satisfy our customer, some of the farther areas of stack yard are being consolidated. Though these areas will not be accessible to the stacker-reclaimers, this can be used with the coal dozed from the main area. This measure of stackyard augmentation is the only answer to handle this issue.  (The ISHPL has not stated the nature of work proposed in stackyard augmentation and the basis / workings for the estimated cost).
6.	The ISHPL has estimated revenue expenditure towards revamping and	(a). Work order for in-motion weighbridge and evidence for advance thereof is furnished.

<p>modification of machineries at Rs.900 lakhs, Rs.500 lakhs and Rs.250 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively. The ISHPL is requested to furnish the actual expenditure incurred in this regard so far in the year 2010-11 supported by documentary proof along with status of progress of work and the action initiated to execute the jobs envisaged for the years 2011-12 and 2012-13.</p>	<p>This will be installed after the monsoon since bonding is required below the tracks.</p> <p>(The ISHPL has furnished a copy of the work order dated 1/3/2010 placed on a private party for Rs.15.35 lakhs and copy of receipt dated 5.3.2010 for Rs.3.42 lakhs).</p> <p>(b). The work order for PLC / VVVF drives for one ship unloader and evidence of advance is furnished. This is planned for Jan – March quarter 2011.</p> <p>(The ISHPL has furnished a copy of the work order dated 27 August 2010 placed on a private party for Rs.236.00 lakhs).</p> <p>(c). Structural repairs to the ship unloaders is also scheduled for Jan – Mar 2011 quarter for which the rates have to be finalized with Portek International Ltd., Singapore on the basis of quotation already obtained from them.</p> <p>[The ISHPL has not furnished any details on the status / action taken in respect of other works proposed. Out of the revamping expenses proposed to the tune of Rs.1650 lakhs, the ISHPL has furnished documentary evidence only for Rs.251.35 lakhs.]</p>
---	---

14.1. The ISHPL made a presentation of their revised proposal of 14 September 2010 in the Office of the TAMP on 20 September 2010. The ISHPL was requested to furnish the activity wise additional income anticipated from the increase in rates proposed by it during the years 2010-11 to 2012-13 in order to meet the deficit estimated by it at the existing rates.

14.2. The ISHPL responded and quantified the additional income that will accrue to the operator from levy of various tariff items to cover the deficit of Rs.58.00 Crores. The details are given below:

		(Rs. in Crores)	
A.	Berth Hire Charges	-	1.00
B.	Cargo Handling Charges		
	(i). On-board Charges	-	2.70
	(ii). Wharfage Charges	-	16.50
	(iii). Shore Handling Charges	-	20.90
	(iv). Delivery Charges	-	8.40
C.	Optional Services	-	8.50
			<hr/>
			58.00
			<hr/>

15. Since the proposal filed by the KOPT for revision of its rent schedule for land and buildings at KDC and HDC was processed simultaneously along with this proposal, the KOPT was

requested to furnish the details of lease rent payable by ISHPL at the existing rent schedule and the lease rent payable as per the proposed rent schedule. The KOPT, vide its letters dated 10<sup>th</sup> and 11<sup>th</sup> January 2011 has furnished the requisite details. The details furnished by the KOPT are tabulated below:

Type	Area (sq. m.)	Zone	Monthly rental paid by ISHPL for Dec'2010		Monthly rental payable by ISHPL as per proposed SOR filed by the KOPT		Remarks
			Rate of Rent (Rs./100 sq.m.)	Monthly Rental incl. Service tax @ 10.3% (Rs.)	Rate of Rent (Rs./100 sq. m.)	Monthly Rental incl. Service tax @ 10.3% (Rs.)	
Lease	103000.000	DIZ B	3238.04	36,78,704	2376.00	26,99,350	As per LA the lease rent indicated in the LA with 5.1% annual escalation or the then prevailing schedule of rent, whichever is more, is payable by the ISHPL.
Lease	1795.000	DIZ	2267.41	44,892	2376.00	47,042	Allotments made subsequent to LA date and not covered under the LA provisions. Lease rent payable as per the schedule of rent, in force from time to time.
Bldg. Lic.	112.110	DZ	73.55	9,096	71.00	8,780	
Land Lic.	715.000	DIZ	2380.78	18,778	2376.00	18,738	
Land Lic.	1179.000	DIZ	2380.78	30,960	2376.00	30,898	
Land Lic.	83.000	DIZ	2380.78	2,180	2376.00	2,175	
Land Lic.	23.100	DZ #	1909.58	486	1906.00	486	
Land Lic.	15.000	DZ *	2338.04	386	2334.00	386	
WL Lic.	11		1710.36	20,748	2000.00	24,266	
WL Lic.	10		1710.36	18,860	2000.00	22,080	

# The lease rent is payable at the land rate applicable for Dock Zone plus 50% of the difference in rate between land rate for Dock Zone and land rate for Commercial Zone for Office, Banks, Workshops, etc. as per Note (1) to Schedule I.1 of the Schedule of Rent.

\* The lease rent is payable at the land rate applicable for Dock Zone plus 50% of the difference in rate between land rate for Dock Zone and land rate for Commercial Zone for Shops, markets, nursing homes, etc. as per Note (1) to Schedule I.1 of the Schedule of Rent.

16. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

17. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates (SOR) of ISHPL was approved in January 2007 with the validity till 31 March 2009. The validity of the existing SOR of the ISHPL was extended, from time to time, till 30 September 2010 with a condition that the additional surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to the ISHPL for the period post 1 April 2009 will be setoff fully in the tariff to be fixed for the next cycle.

The ISHPL filed its initial proposal in June 2009 with actuals upto 2008-09 and estimates for the years 2009-10 to 2011-12. Subsequently, as the financial year 2009-10 was over, at our request, the ISHPL revised the proposal with actuals for the year 2009-10 and including estimates for the year 2012-13 and filed a revised proposal in August 2010. As decided in the joint hearing, the ISHPL filed a further revised proposal vide its letter dated 14 September 2010. The revised proposal of ISHPL dated 14 September 2010 along with the relevant clarifications / additional information furnished during processing of this case is considered in this analysis.

- (ii). The existing tariff of the ISHPL was fixed in January 2007 relying on the estimated financial / cost position for the years 2007-08 and 2008-09. As mandated by clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005, review of the actual physical and financial performance is to be carried out at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing prevailing tariff. Incidentally, while passing the tariff Order in January 2007, the cost position for the year 2006-07 though was considered in the past performance analysis of ISHPL it was at the estimate stage. Therefore, it is necessary to compare the estimates of 2006-07 also with reference to actuals.

The ISHPL has operated the facilities during the year 2009-10 also applying the tariff fixed in January 2007. Therefore, the actual physical and financial performance of the ISHPL during the years 2006-07 to 2009-10 are discussed in the following paragraphs.

- (iii). (a). The actual traffic handled by the ISHPL from 2006-07 to 2008-09 vis-à-vis the estimates relied upon while fixing the tariff are tabulated below:

(Traffic in million tonnes)

Particulars	2006-07	2007-08	2008-09	Total
Estimate	2.78	2.46	2.63	7.87
Actual	3.31	3.14	2.68	9.13
Variation	+18.92%	+27.56%	+1.98%	+16.01%

The ISHPL has attributed the substantial drop in actual traffic handled during the year 2008-09 as compared to the previous two years to market position due to economic slow down. The aggregate positive variation in actual traffic compared to estimates works out to 16.01% for the years 2006-07 to 2008-09.

- (b). The operating income reported by the ISHPL in the audited annual accounts for the years 2006-07 to 2008-09 is considered in this analysis. The operating income reported in the cost statement for the years 2006-07 and 2007-08 is understated to the tune of Rs.8.53 lakhs and Rs.67.49 lakhs respectively compared to audited annual accounts for the respective years. The reason for the understatement remains unexplained. The operating income as per audited annual accounts is considered in this analysis, the difference being considered under 'income from optional / miscellaneous services'.

The KOPT, when requested to confirm whether the income details furnished by the ISHPL are as per the approved Scale of Rates of ISHPL, has furnished workings in this regard which shows marginal variations from the figures reported by ISHPL. It is noted that the KOPT has considered the traffic figures rounded off to million tonnes, leading to the marginal difference over the income reported by the ISHPL. Therefore, there is no significant variation in workings furnished by the ISHPL and KOPT.

The ISHPL has furnished workings for the actual operating income realised by it during the said years. The actual income is found to be as per the rates prescribed in the existing SOR, except for the difference pointed out in the preceding paragraph.

If raising of the bills on a consolidated rate basis by the ISHPL is a concern to the KOPT, it is a billing issue to be sorted out between the ISHPL and KOPT. We have not received any complaint from users in this regard. It is, however, necessary that the actual income reported by the ISHPL is in agreement with the rates prescribed in the SOR.

As per the provisions of the existing SOR, volume discount to the tune of 20% would be allowed on the onboard and wharfage rates for handling of cargo beyond 2.3 million tonnes by a single importer / exporter. As reported by the ISHPL, SAIL is the only user in the case of berth No.4A operated by the ISHPL. It is seen from the income workings furnished by the ISHPL that volume discount allowed by the ISHPL in accordance with the above provisions has been restricted on the foreign cargo alone and coastal volume has not been taken into account for this purpose. The reason for not considering the coastal volume for discount purpose remains unexplained. In any case, there is no objection from the user in this regard.

It is further seen from the workings that during the years 2006-07 and 2007-08 the ISHPL has passed on additional discount to the tune of Rs.325.60 lakhs and Rs.293.00 lakhs respectively to the user over and above the discount stipulated in the SOR. Despite specific query to furnish the basis and workings for this additional discount, the response of ISHPL is vague. Since the additional discount allowed is beyond the scope of the SOR, no deduction on this account is considered in our analysis.

The workings for break-up of operating income further revealed that the ISHPL has not considered any income against miscellaneous / optional services for the years 2006-07 and 2007-08 and categorically confirmed this position stating that complete facilities and arrangement for rendering such services had not stabilised at that time. The position reported by the ISHPL is relied upon.

The operating income considered for the years 2006-07 to 2008-09 for the purpose of analysing the performance of ISHPL as against the estimates relied upon at the time of tariff fixation is tabulated below:

Particulars	2006-07	2007-08	2008-09	Total
Operating income as per cost statement	6661.02	6419.74	6322.60	19403.36
Add: Income understated in cost statement	8.53	67.49	-0.05	
Operating income as per audited accounts	6669.55	6487.23	6322.55	19479.33
Add: Additional incentive	325.60	293.00	—	
Operating income considered by us	6995.15	6780.23	6322.55	20097.93
Estimates relied upon	5280.08	5356.35	5726.51	16362.94
Variation between actuals and estimates	+32.48%	+26.58%	+10.41%	+22.83%

The aggregate variation in operating income for the three years is more than 20% as can be seen from the above table.

- (c). The operating expenses, depreciation, management and administration overheads, financial and miscellaneous income and expenses for the years 2006-07 to 2008-09 are considered as reflected in the audited annual accounts of the respective years subject to the following moderations:

- (i) This Authority vide para 10 (iv) (b) of Order dated 25 January 2007 approving the existing SOR of ISHPL considered 91.33% of revenue share / royalty quoted by the ISHPL at par with the revenue share quoted by the second highest bidder, in accordance with the provisions of clause 2.8.1 of the tariff policy guidelines of March 2005. Following the same approach, 91.33%

of the actual royalty reported in the audited annual accounts for the years 2006-07 to 2008-09 has been considered as pass through in the past analysis. The dispute between KOPT and ISHPL is not gone into.

- (ii) As stated in para 10 (iv) (c) of the tariff Order dated 25 January 2007, the demurrage expenses was not considered as pass through as ISHPL did not furnish the requisite details in this regard. The ISHPL was advised to come up with an Efficiency Linked Tariff Scheme (ELTS). ISHPL is yet to respond in this regard. Demurrage expenses are, therefore, not recognised maintaining the position followed in the tariff Order of January 2007.
  - (iii) The Administration expenses reported in the audited annual accounts for the years 2006-07 to 2008-09 includes an item towards provision for doubtful debts to the tune of Rs.62.37 lakhs, Rs.15.91 lakhs and Rs.12.24 lakhs respectively. This item was not comprised in the estimates of Administration expenses considered for the relevant years at the time of fixation of tariff in January 2007. Further, as per the provisions contained in the existing Scale of Rates of ISHPL, services are rendered on payment of the relevant charges in advance. In view of the above, provision for doubtful debts is not considered as pass through in the past analysis.
  - (iv) The Bank charges reported in the annual accounts for the year 2008-09 includes an element of 'Loan processing fee' for construction of facilities at berth No.4A to the tune of Rs.11.32 lakhs. As per tariff policy guidelines, Return at the applicable rate is allowed on the Capital Employed, which includes assets funded by equity as well as loans. Hence, the loan processing fee paid by the ISHPL is not considered as pass through in the past analysis.
- (d). The capital employed for the years 2006-07 to 2008-09 is considered on the basis of Net Fixed Assets position reflected in the audited annual accounts and working capital as per norms prescribed in the tariff guidelines. Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of March 2005 prescribes norms for admissibility of working capital. The details of working capital considered are as follows:
- (i) As per the norms, two months' estate income and two months' terminal charges payable by Indian Railways are the limit for allowable sundry debtors. This Authority has passed an Order on 30 September 2008 which, inter-alia, permits the outflow on certain items arising from contractual obligations of LA to be taken as a part of sundry debtors. The ISHPL, while admitting that the estate income and railway operations are not relevant in their case, stated that the sundry debtors has been considered on the basis of 30 days credit period of cargo related charges and requested to allow the same. As per clause (i) of section 1.2 General Terms & Conditions of the existing SOR of ISHPL, the cargo related charges shall be paid before the goods are removed. Hence, the question of considering value of sundry debtors in working capital does not arise. Further, the ISHPL has not furnished any details of prepayments / advances made to the Licensor as per the LA. As per the provisions of LA, the lease rent is payable one month in advance. Considering this position, this Authority has allowed one month's average lease rent based

on the annual lease rent actually paid by the ISHPL for the relevant years, as the value of 'sundry debtors'.

- (ii) The limit on inventory for capital spares prescribed in the tariff guidelines is one year's average consumption and the limit on other items of inventory is six months' average consumption of stores excluding fuel, as stipulated in the tariff guidelines of March 2005.

The ISHPL has stated that the inventory considered by it is in line with the norms prescribed as per clause 2.9.9 of the tariff guidelines of March 2005. However, it has not furnished actual consumption of inventory for the said years. Further, neither the cost statements filed by the ISHPL nor the audited annual accounts give the details of actual value of consumption of stores & spares during the years 2006-07 to 2008-09. In the absence of basic data required for working out the inventory limit as per norms, the value of inventory reported by the ISHPL could not be verified. Therefore, the value of inventory is taken as 'nil' for the said three years for the purpose of working capital.

- (iii) The limit on cash balance prescribed in the tariff guidelines is one month's cash expenses. The cash balance furnished by the ISHPL for the years 2006-07 to 2008-09 is limited to one month's moderated operating expenses and overheads excluding depreciation as per norms.
- (iv) The current liabilities as furnished by the ISHPL for the years 2006-07 to 2008-09 are considered without any change.
- (v) Considering the moderated current assets and current liabilities as furnished by the ISHPL, the working capital for these three years is found to be negative and hence considered as 'Nil'.
- (f). Considering the capacity of the terminal at 3.00 million tonnes per annum, the actual capacity utilization during the years 2006-07 to 2008-09 works out to 110.20%, 104.60% and 89.40% respectively. Accordingly, return on capital employed for the said three years is allowed at the maximum rate applicable for the respective years.
- (g). Subject to the above adjustments, the Net surplus position after return for the years 2006-07 to 2008-09 stands at Rs.691.38 lakhs, Rs.466.19 lakhs and Rs.222.36 lakhs respectively, aggregating to Rs.1379.93 lakhs for all the three years.
- (h). The variations in the actual performance of ISHPL compared to the estimates, in respect of key parameters, are furnished in the table given below:

Particulars	(Rs. in lakhs)		
	Aggregate of 2006-07 to 2008-09		
	Estimates	Actuals	Variance
Traffic (in million tonnes)	7.87	9.13	+16.01%
Operating Income	16,362.94	20,097.93	+22.83%
Operating Expenses (including overheads)	10,267.93	11,872.24	+15.62%
Capital Employed	28,092.96	28,117.44	+0.09%
Rate of Return on Capital Employed	15%, 16% & 16%	20.55%	+31.14%

Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005 while prescribing performance variation of + or - 20% for adjustment of past surplus, stipulates review of both physical and financial performance. The variation in operating income and rate of return on capital employed are more than the prescribed limit of 20%. Considering the sharp increase of 31.14% in the rate of ROCE, the past surplus is to be adjusted as stipulated in the guidelines. Accordingly, 50% of the aggregate net surplus over and above the admissible cost and permissible return for the years 2006-07 to 2008-09, amounting to Rs.689.97 lakhs is adjusted in the tariff to be fixed now.

- (iv). As stated earlier, the validity of the existing SOR expired on 31 March 2009 and the extension granted beyond this date was subject to the condition that the additional surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to the ISHPL for the period post 1 April 2009 will be setoff fully in the tariff to be fixed. Keeping this stipulation in view the actual performance of the operator during the year 2009-10 is analysed.

The actual traffic handled during the year 2009-10 is reported at 3.23 million tonnes. The operating income reported in the audited annual accounts is Rs.7365.20 lakhs, which is seen to be supported with the workings furnished by the ISHPL at the existing tariff schedule.

It is seen from the workings of ISHPL that it has not allowed concession applicable for coastal cargo in respect of the tariff item 'shore handling charges' for the coastal volume handled during the years 2007-08 to 2009-10. It is relevant to mention in this regard here that the ISHPL had sought a clarification on the applicability of coastal concession on 'shore handling charges' in April 2009 and it has been clarified to ISHPL vide our letter dated 18 June 2009 stating that since the activities prescribed under shore handling charges comprise of some elements qualifying for coastal concession, the notified composite tariff prescribed for shore handling operations may have to continue with coastal concession, unless the existing composite tariff is unbundled suitably to differentiate the activities qualifying for concessional tariff and the activities not qualifying for concessional tariff. The ISHPL was also advised to suitably unbundle the said tariff item in its proposal for general revision of its SOR which was due at that time. Considering that the position was clarified in June 2009, not allowing of coastal concession on the relevant tariff item even after issuing clarification is found to be inappropriate. The excess income earned by the ISHPL in this regard from July 2009 to March 2010 is worked out on pro-rata basis which comes to about Rs.95.35 lakhs. No complaint in this regard is received from the concerned user. Since the terminal is essentially servicing a single user, it appears convenient to consider the income earned by not allowing coastal concession as part of the surplus and adjust it fully in the future tariff. This approach adopted cannot be seen as condoning the action of ISHPL in violating the Coastal Policy of the Government, but only as a mechanism to ensure the undue earning is not retained by the operator.

The operating expenses as reflected in the audited annual accounts are considered in this analysis subject to adjustment of royalty and demurrage expenses, as brought out in earlier paragraphs. Further, it is seen from the details of insurance policies furnished by the ISHPL, one policy relates to loss of profit. Clause 7.1 (y) of LA requires the ISHPL to purchase and maintain insurance to cover against loss, damage, destruction of the berth, the terminal area and the ancillary facilities on the terminal for replacement at market value. Insurance cover taken for loss of profit is not as per the LA. It is relevant to mention here that while fixing the tariff at Chennai International Terminal Pvt. Ltd. (CITPL) recently, the premium towards insurance cover taken for 'loss of profit' was not allowed as admissible expenses. Therefore, premium paid by the ISHPL in this regard amounting to Rs.2.13 lakhs is not considered.



The depreciation, management & administration overheads, financial and miscellaneous expenses are considered as reflected in the audited accounts. It is seen that out of the total management and administration expenses of Rs.173.29 lakhs for the year 2009-10, an amount of Rs.100.08 lakhs has been incurred towards professional fee. Compared to the actual professional fee of Rs.51.98 lakhs for the year 2008-09, the increase is nearly 100%. The ISHPL has stated that primarily the increase is on account of Legal Fees paid to the lawyers to represent ISHPL in connection with legal cases and arbitration proceedings arising out of various claims made by the KOPT.

The approach adopted for considering capital employed and return on capital employed for the years 2006-07 to 2008-09 is elaborated in the foregoing paragraphs. The same approach is considered for the year 2009-10 also. The net working capital for the year 2009-10, arrived at as per norms, is found to be negative and hence considered as 'Nil'. The actual capacity utilisation at berth No.4A during the year 2009-10 worked out to 107.63%. Hence, maximum permissible return of 16% is allowed on the capital employed. The Net surplus after return for the year 2009-10 works out to Rs.771.77 lakhs.

The entire surplus of Rs.771.77 lakhs including excess recovery on account of not allowing coastal concession on 'shore handling charges' in the year 2009-10 and 50% of the surplus for the years 2006-07 to 2008-09 amounting to Rs.689.97 lakhs, aggregating to Rs.1461.74 lakhs is adjusted against the estimated net surplus / (deficit) position considered for the years 2010-11 to 2012-13.

- (v). The ISHPL had initially, in June 2009, projected its traffic at 2.1 Million Tonnes for the year 2009-10 and 2 Million Tonnes each for the years 2010-11 and 2011-12. The SAIL and KOPT had raised apprehensions on the lower level of throughput estimated by ISHPL compared to the actual traffic handled during the past years and especially on the higher proportion of coastal volume assumed by the ISHPL when the coastal cargo handled in the past were marginal. Thereafter, the ISHPL revised its traffic estimates upwards twice, i.e. in August 2010 and September 2010 with detailed justifications for the lower level of traffic estimated by it. The actual traffic handled by the ISHPL during 2009-10 was 3.23 million tonnes as against 2.1 million tonnes estimated by it. The revised estimates for the years 2010-11 to 2012-13 is at 2.6 million tonnes, 2.4 million tonnes and 2.3 million tonnes respectively with a coastal volume share of 25%, 40% and 50% respectively.

The KOPT, licensor of ISHPL, initially observed that the traffic estimates of ISHPL considers only imported Coking Coal and the ISHPL should also consider handling of other cargo permitted as per LA, viz. Fertiliser Raw Materials, Coal, Soda Ash and other dry bulk cargo. In response, the ISHPL has stated that all the equipment designed at berth No.4A is for unidirectional flow and suitable for import in bulk only. Further, handling of import of other bulk commodities like Fertiliser raw materials, Manganese Ore is not technically feasible and commercially viable. The only viable alternative cargo is thermal coal import for which it has already taken initiatives and it would continue to explore the possibilities of handling this cargo. However, it is not likely to handle this cargo also in the next two to three years.

After analysing the reasons furnished by the ISHPL in support of its traffic estimates, the KOPT agreed to the total throughput estimated by ISHPL for the years 2010-11 to 2012-13, but, however, recommended for reducing the coastal share for the years 2011-12 & 2012-13, i.e. KOPT recommended a coastal share of 25%, 35% and 45% for the years 2010-11 to 2012-13. The revised traffic estimates of ISHPL with moderation in the coastal share, as recommended by the KOPT, are considered in this analysis for the purpose of estimation of operating income, subject to verification of actual share of coastal volume. Further, in view of the huge positive variation between the estimated traffic and actual traffic in the

past years (excepting 2008-09), if variation between actual traffic and estimated traffic exceeds the 20% limit prescribed in the tariff guidelines or if any significant variation in the coastal share estimated in the total traffic is found, the benefit accruing to ISHPL on account of such variations will be set off fully in the next review of its tariff.

- (vi). (a). The ISHPL has adopted an exchange rate of Rs.47.00 per US \$ in the computation of income from berth hire charges. The estimated income from berth hire charges in respect of foreign going vessels is adjusted with reference to the updated exchange rate for US\$ as follows:
  - (i) For the year 2010-11, for the first 8 months with the average of exchange rate prevailed from April 2010 to November 2010 which comes to Rs.45.33 per US\$ and for the balance 4 months from December 2010 to March 2011 with the exchange rate of Rs.45.11 per US\$ prevailed at the time of analysis of this case, on pro-rata basis, and
  - (ii) For the years 2011-12 and 2012-13 with the exchange rate of Rs.45.11 per US\$ prevailed at the time of analysis of this case.
- (b). It is seen that the ISHPL has earned income from double / triple banking operations during the past four years 2006-07 to 2009-10 at Rs.14.49 lakhs, Rs.63.19 lakhs, Rs.66.20 lakhs and Rs.106.57 lakhs. The ISHPL has not estimated any income from double / triple banking operations for the years 2010-11 to 2012-13, presumably because the double / triple banking operations are carried out at the insistence of KOPT and are not directly related to the operations of ISHPL. The income from double / triple banking operations should also be seen as a part of vessel related income for ISHPL. As double/ triple banking operations at berth No.4A cannot be ruled out in future also, it may not be appropriate to ignore the income from this activity for the future years, in tariff fixing exercise. It is seen that the income from double / triple banking operations generally shows an increasing trend in the past. However, in the absence of any basis for computation, the average income during the past 4 years, which works out to around Rs.62 lakhs is considered for estimating the income for the years 2010-11 to 2012-13. Accordingly, an additional income of Rs.62 lakhs for each of the said three years has been considered towards double / triple banking operations under vessel related income.
- (c). The issue of applicability of concessional rate on 'shore handling charges' for coastal volume is brought out in the earlier paragraph. As advised by us, the ISHPL in its proposal, has stated that it has shifted the activity relating to 'conveying from TP-2 to the stackyard including unloading / stacking' to wharfage charges. On this premise, it has estimated the income for the years 2010-11 to 2012-13 without considering concessional rates on 'shore handling charges' for estimated coastal volume. During the proceedings of this case, the ISHPL was specifically requested to adjust the existing unit rates of 'wharfage charges' and 'shore handling charges' on account of shifting the activity, based on cost of rendering the concerned service. The response of ISHPL in this regard is not categorical and it has merely shifted the activity in the proposed SOR without making any adjustment in the existing unit rate of 'wharfage charges' and 'shore handling charges'. In the absence of such adjustment in the existing unit rates, this Authority is not in a position to accede to the proposal of ISHPL for shifting the activity from shore handling charges to wharfage charges and thereby restricting coastal concession to on-board and wharfage charges only. This Authority has, therefore, revised the income estimates furnished by the ISHPL for the remaining period in this tariff cycle i.e. one month (March 2011) in 2010-

11 and whole years 2011-12 and 2012-13, allowing coastal concession on 'shore handling charges' also, resulting in aggregate reduction of operating income to the tune of Rs.704.92 lakhs. As stated earlier, the estimated income recognised without allowing coastal concession for 11 months in the year 2010-11 cannot be construed as condoning the action of ISHPL in violating the Coastal Policy of the Government.

The ISHPL may, if required, come up with a separate proposal for unbundling the rate prescribed for shore handling charges with the cost details of activity/ies proposed to be shifted.

- (d). The existing SOR of ISHPL prescribes rates for various optional / miscellaneous services like 'weighment', 'siding', 'loading, unloading & restacking', 'retrieval of spilled cargo', 'taking photograph of loaded wagons' etc. The income from 'weighment' and 'siding' activities are considered for the entire volume of estimated traffic for the years 2010-11 to 2012-13 at the rate prescribed in the existing SOR, as estimated by the ISHPL.

The ISHPL has considered income from 'photograph of loaded wagons' at Rs.41.90 lakhs, Rs.38.70 lakhs Rs.37.10 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively. However, it has not furnished the workings in support of its estimates. The estimates of ISHPL in this regard are verified with reference to the actual traffic handled by the ISHPL vis-à-vis the actual income from this activity during the years 2008-09 and 2009-10 and the estimates are found to be more or less in order. Therefore, the income estimates of ISHPL for the years 2010-11 to 2012-13 in respect of this tariff item are considered without any change.

The computation of estimated operating income for the years 2010-11 to 2012-13 furnished by the ISHPL reveals that the ISHPL has not considered any income from 'retrieval of spilled cargo' and 'loading, unloading & restacking services'. However, the actual income for the years 2008-09 and 2009-10 shows that the ISHPL has earned income from rendering these services. Hence, it may not be appropriate to completely ignore these services for income estimation. Accordingly, income from these two services is considered on the basis of average proportion of cargo that have availed these services during the years 2008-09 and 2009-10 and the rate prescribed in the existing SOR. It is ascertained that during the two years, on an average, 15% and 13.25% of the total cargo have availed the services of 'loading, unloading & reloading' and 'retrieval of spilled cargo' respectively. Applying this percentage share on the estimated traffic for the years 2010-11 to 2012-13, the income from these services has been estimated for the three years. The additional income considered by us in this regard for the said three years works out to Rs.267.37 lakhs.

- (vii). The estimated operating expenses are analysed as under:

- (a). The ISHPL has estimated maintenance labour cost as a separate item in the present proposal. In the last tariff fixation exercise, this item was included under 'Terminal Maintenance Expenses', which was an outsourced item. The ISHPL has stated that since April 2009, the maintenance contract was split into two components, one related to maintenance manpower and other relating to maintenance and repairs of equipment. Reportedly, the responsibility of planning and technical supervision and providing spares & tools was taken over by the ISHPL itself. Though the ISHPL has stated that the item relating to maintenance manpower has been outsourced to a private party, it has neither furnished a copy of the contract nor furnished any details to substantiate that the

estimates of maintenance labour expenses are based on the said contract. The actual maintenance labour cost for the year 2009-10 is reported at Rs.160 lakhs and the estimates for the years 2010-11 to 2012-13 are based on 5% annual escalation (compounded) over the 2009-10 actual. The estimates for the years 2010-11 to 2012-13 are moderated by applying the escalation factor of 3.76% per annum, which is applicable for the tariff cases to be decided during the year 2010-11, taking the actual for the year 2009-10 as base.

- (b). The ISHPL has estimated the power cost based on the estimated power consumption per tonne of output and unit cost of power. The actual consumption per tonne of output during the year 2009-10 is reported at 1.17 units. The estimated power consumption is considered at 1.2 units per tonne for the year 2010-11, and for the years 2011-12 and 2012-13, it is increased by 0.1 unit and considered at 1.3 units per tonne. The ISHPL has attributed the increase to installation of light mast towers in the year 2011-12. But, the quantum of increase considered is not justified on the basis of the power requirement of the proposed light mast towers. In the absence of any other details, and since the capital cost of installation of light mast towers is admitted, as discussed in the later part of this analysis, the increase of 0.1 unit per tonne as estimated by the ISHPL is considered for the years 2011-12 and 2012-13. While the power consumption for the year 2010-11 is moderated to 1.17 unit per tonne based on actual for 2009-10, the same is considered at 1.27 units per tonne for the next two years.

The ISHPL has considered a unit cost of Rs.6.90 for the year 2010-11 and for the years 2011-12 and 2012-13, it has estimated the unit cost with 5% annual escalation (compounded) over 2010-11. The actual unit cost for the year 2009-10 is reported at Rs.6.30 per tonne. With the applicable escalation rate of 3.76%, the rate to be considered for the year 2010-11 works out to Rs.6.54 per unit. However, it is seen from the copy of electricity bill for January 2010 (furnished by the ISHPL in support of its estimate at a higher level for the year 2010-11) the actual unit cost works out to Rs.6.84 per tonne. Accordingly, the unit cost of Rs.6.84 is considered for the year 2010-11. For the next two years, the unit cost is moderated with the applicable escalation factor of 3.76% over the estimated unit cost for the year 2010-11.

The estimated power cost for the years 2010-11 to 2012-13 furnished by the ISHPL is revised considering the moderated unit consumption per tonne and moderated unit cost of power based on the estimated throughput.

- (c). As stated earlier, the repairs and maintenance of equipments is bifurcated into a separate contract from April 2009 onwards. The ISHPL has not furnished a copy of the fresh contract in this regard and not furnished any details in support of the estimates considered by it for the years 2010-11 to 2012-13. The actual repairs & maintenance expenses for the year 2009-10 is reported at Rs.716.95 lakhs and 6% annual escalation (compounded) is considered by ISHPL on this amount for arriving at the estimates for the years 2010-11 to 2012-13. The estimates of repairs & maintenance expenses for the said three years are moderated by applying the escalation factor to 3.76% per annum, taking the actual of 2009-10 as base.
- (d). The ISHPL has estimated an expenditure of Rs.900 lakhs, Rs.500 lakhs and Rs.250 lakhs during the years 2010-11 to 2012-13 respectively towards revamping of machineries. The major jobs envisaged in this

regard along with estimated cost, as furnished by the ISHPL are listed below:

S.No.	Particulars	Amount
		(Rs. in crores)
1.	Mechanical Structural repair of 2 Ship un-loaders	5.00
2.	Replacement of existing PLC/VVVF drives in both un-loaders	5.00
3.	Replacement of Rly. Siding and In-motion Weight Bridge	1.00
4.	Revamping of conveying systems	2.00
5.	Augmentation of stackyard capacity	3.50
	<b>Total</b>	<b>16.50</b>

The ISHPL has not furnished details of item-wise phasing of expenditure. Since the works considered under revamping of machineries involved major / structural repairs and replacement of assets and the expenses estimated is significant, the ISHPL was specifically requested to clarify the reason for not treating it as capital expenditure. In response, the ISHPL stated that these expenses have been shown as revenue expenses since no new assets are created / purchased but the existing equipment and machineries are repaired / renovated for operational convenience and efficiency. The ISHPL was also requested to furnish the impact of such revamping of machineries in terms of reduction in unit operating cost, additional capacity and improvement in operational efficiency. The ISHPL responded stating that all the repair / replacement jobs envisaged are to maintain the existing facilities coupled with technological obsolescence and in no way connected to capacity augmentation and if the repairs / replacement are not carried out there will be loss of operating efficiency.

To a specific query, the KOPT, responded citing the provisions in the LA, according to which it is the obligation of the ISHPL to replace the equipment, at its cost, as per the economic life of the respective equipment as per manufacturer's recommendation to ensure that the equipment are in good working condition, allowing for the normal wear and tear. The KOPT also stated that the details furnished by the ISHPL may be considered.

On perusal of the details furnished by the ISHPL, it is seen that except for structural repairs to ship unloaders, mentioned at Sl. No.1 in the above table, all the other works involve replacement of assets, which would fall under capital expenses. Accordingly, these items are considered under Capital expenses and discussed separately in the later part of this analysis.

As far as the structural repairs to ship unloaders is concerned, the estimated traffic for the year 2010-11 is reduced by 0.25 million tonnes by ISHPL to recognise the downtime 30 days required for repair of one of the ship unloaders. In respect of the second ship unloader, a downtime of 60 days is considered by ISHPL in the years 2010-11 and 2011-12. This clearly shows that the repairs scheduled in Jan'11 to Mar'11 quarter is for one ship unloader only. In view of this, the estimated cost of repairs of one ship unloader (i.e. Rs.250 lakhs) is considered for the year 2011-12, as the completion of repairs is likely to materialise in earlier part of 2011-12. However, it is a fact to be recognised that such an abnormal one time expenses cannot be allowed in a single year especially when the benefit of the expenses will be reaped beyond the particular year till the remaining useful life of the equipment. During the last fixation of tariff in January 2007, the ISHPL adopted a life period of 14 years for the ship unloader. Considering that the commercial operations of ISHPL had commenced in January 2004, the remaining life of the ship unloader is about 7 years. Accordingly, the estimated cost of Rs.250 lakhs is

considered as Deferred Revenue expenditure and written off over a period 7 years commencing from 2011-12, i.e. Rs.35.71 lakhs per year.

The same approach is followed in respect of the second ship unloader. The estimated cost of Rs.250 lakhs is allowed as deferred revenue expenses in the year 2012-13 and written off over the remaining useful life of 6 years, i.e. Rs.41.67 lakhs per year. The unamortized portion of deferred revenue expenses in respect of the two ship unloaders are considered under capital employed for the purpose of allowing return.

The ISHPL has not furnished any documentary proof in support of the estimated cost of repairs considered by it. Hence, admissibility of the expenses as stated above is subject to verification of actuals during the next review of its tariff. Further, ISHPL has not mentioned anything about the insurance claim on account of damage to ship unloaders. As per the tariff guidelines, the repairs and maintenance expenses net of insurance claim is to be considered as operating expenses. The ISHPL is, therefore, advised to take advantage of the insurance benefit to the extent available, and deduct the same from the actual cost of repairs.

- (e). As stated earlier, 91.33% of the royalty payable by the ISHPL to the KOPT is considered as admissible cost. As per the LA, the percentage of royalty applicable for the years 2010-11 to 2012-13 is 61.04%. The ISHPL has estimated royalty for the year 2010-11 based on a rate of Rs.81/- per tonne, prescribed in the SOR of KOPT, as prevailing at the time of filing the proposal. The royalty for the next two years have been computed considering a rate of Rs.104/- per tonne, presumably the rate proposed by the KOPT in its proposal for general revision of Scale of Rates.

This Authority has recently disposed off the general revision proposal of KOPT, with a revised wharfage rate for coal at Rs.87.48 per tonne. The revised wharfage rate is likely to come into effect at KOPT by the end of February 2011. Accordingly, the royalty estimates for the year 2010-11 upto February 2011 is considered on the basis of old rate of Rs.81/- per tonne. The estimates from the March 2011 to March 2013 are revised taking into account the revised rate of Rs.87.48 per tonne.

The KOPT has raised certain issues on the computation of royalty payable by the ISHPL to the KOPT and has requested this Authority to consider the provisions of the LA in deciding the quantum of royalty payable by the ISHPL. As per clause 5.1 (a) and 5.1 (b) of the LA, royalty is payable on the cargo handling charges as per prevailing SOR / tariff of HDC. Accordingly, this Authority has considered the on-board and wharfage rate applicable for coal handling through mechanical system as prescribed in the SOR of HDC in the computation of royalty. The issues raised by the KOPT like whenever the rate for a particular service is not available in the SOR of HDC, royalty should be payable as per the actual revenue earned by the ISHPL, royalty should be payable on the Berth Hire charges and demurrage / storage charges also, non-furnishing of the required information by the ISHPL are to be settled between the KOPT and the ISHPL. It is not for this Authority to go into the legality of the issues raised by KOPT and interpret the provisions of the Licence Agreement. However, the estimated royalty payment considered in this analysis is without prejudice to the outcome of the disputes between the KOPT and ISHPL in this regard.

The KOPT has further stated that there is a difficulty in proper assessment of royalty since ISHPL is raising consolidated bills on its customer, wherefrom tariff for different services are not identifiable. As rightly clarified by the ISHPL, as per the LA, the royalty payable is dependent on

the SOR of HDC and not on the SOR of ISHPL. In any case, this Authority has not gone into the rival contentions on the issue of royalty, which is to be resolved between them as per the provisions of LA.

The KOPT in its comments on the revised proposal of the ISHPL has stated that ISHPL has been paying royalty on the cleaning charge of Re.1/- per tonne also, in addition to the wharfage rate of Rs.81/- per tonne. In this connection, it is relevant to mention here that the ISHPL in its initial proposal of June 2009 had considered royalty on a rate of Rs.82/- per tonne. Since the computation of royalty in the last tariff fixation of tariff for ISHPL in 2007 was based on the rate of Rs.81/- per tonne, the ISHPL was requested to clarify the position. In response, the ISHPL revised its computation based on the rate of Rs.81/- per tonne in its revised proposal of September 2010. The same approach, which was adopted in Jan 2007, is followed in this tariff revision exercise also for computation of royalty payable by the ISHPL without taking into account the element of 'cleaning charges'. As an abundant measure of caution, it is stated that the approach adopted by this Authority in computing the admissibility of royalty should not be construed as an endorsement of the stand taken either by the ISHPL or by the KOPT.

The royalty computation furnished by the ISHPL is verified with reference to the estimated throughput, rate prescribed in the SOR of HDC, percentage of royalty payable and the extent of royalty admissible as an item of cost.

- (f). During the last fixation of tariff in January 2007, the Labour & Equipment hire charges, which was an outsourced item, was considered based on the copy of the contract furnished by the ISHPL. During the proceedings of this case, the ISHPL has stated that the same contract is continuing and the rates are re-negotiated and reported the re-negotiated rate for the year 2010-11 at Rs.40.09 per tonne. However, the ISHPL has not furnished any documentary proof for the re-negotiated rate considered by it. Further, it has considered a rate of Rs.41.81 per tonne for the year 2010-11 and escalated the same by 5% per annum (compounded) for the next two years 2011-12 and 2012-13. It is seen from the cost statement furnished by the ISHPL that the actual rate for the year 2009-10 is Rs.33.81 per tonne. The rates considered by the ISHPL for the years 2010-11 to 2012-13 are moderated, allowing 3.76% annual escalation (compounded) over the actual rate of 2009-10. The estimates of the ISHPL towards Labour & Equipment charges for the years 2010-11 to 2012-13 are revised applying this moderated rate on the estimated throughput for the corresponding years.

- (g). Despite specific request, the ISHPL has not furnished the workings for the computation of lease rental in terms of area allotted and rate applicable.

As stipulated in the LA, the lease rent payable shall be the lease rent specified in the LA with 5.1% annual escalation from the date of allotment or the schedule of rent prescribed in the SOR from time to time, whichever is higher. As reported by the KOPT, this LA provision is applicable only for the land area of 103,000 sq. m. mentioned in the LA and in respect of allotments made to ISHPL after the LA, the lease rent as per the Schedule of Rent applicable from time to time would be payable by the ISHPL.

The proposal filed by the KOPT for revision of schedule of rent for its properties at Kolkata Dock Complex (KDC) and Haldia Dock Complex (HDC) is also disposed off by this Authority simultaneously with this case and the new schedule of rent and conditionalities at HDC is likely to be effective in the later part of March 2011. Therefore, the estimate of lease

rent payable by the ISHPL to KOPT for the year 2010-11 has been considered at the actual lease rent paid by the ISHPL for the year 2009-10 with 5.1% escalation as per LA. However, for the years 2011-12 and 2012-13, while the lease rent for the area of 103,000 sq. m. governed by the LA provisions has been worked out at the rate and provisions contained in the LA, the lease rent for rest of the allotments are computed as per the rates and conditionalities approved by this Authority in the proposal filed by the KOPT for revision of schedule of rent for its properties at HDC, based on the details furnished by the KOPT on the lease rent paid by the ISHPL at the existing rates.

- (h). The actual insurance cost for the year 2009-10 is reported at Rs.119.20 lakhs, which is supported by copies of insurance policies. The ISHPL has estimated the insurance cost for the years 2010-11 to 2012-13 applying an escalation of 23%, 10% and 10% respectively over the corresponding previous year, taking the year 2009-10 as base. The ISHPL has stated that the assets are insured at replacement value by inflating the historic value with inflation rates of maximum 10% and hence it is difficult to substantiate the increase. It has further stated that the insurance cover is taken with public sector insurance company and covers only the assets relating to berth No.4A.

As stated earlier, an amount of Rs.117.07 lakhs has been considered as pass through towards insurance premium for the year 2009-10 in the past performance analysis, after deducting Rs.2.13 lakhs, being the premium paid on insurance policy relating to 'loss of profit'. The estimated insurance cost for the years 2010-11 to 2012-13 is considered at the level of admissible insurance cost for the year 2009-10. The moderated estimates are cross verified with reference to the value of 1% of the opening Gross Block of the respective years and found to be within the limit of 1%.

- (i). During the last tariff fixation of ISHPL in January 2007, the testing / survey charges was an outsourced item and considered based on the contractual rate payable to the private party with applicable escalation. As per the actual testing / survey charges for the year 2009-10, the rate works out to Re.0.79 per tonne. During the proceedings of this case, the ISHPL has stated that the same rate will continue for 2010-11 also and thereafter the contract is due for renewal. The ISHPL has considered a rate of Re.1/- per tonne for the years 2011-12 and 2012-13. While the actual per tonne rate for the year 2009-10 is considered for the year 2010-11 without escalation, the rates for the next two years are moderated allowing 3.76% annual escalation over the rate considered for 2010-11. The estimated testing / survey charges for the years 2010-11 to 2012-13 are revised applying the moderated unit rate on the estimated throughput for the respective years.
- (j). During the last fixation of tariff for ISHPL, demurrage expenses was not considered as an admissible cost and the ISHPL was advised to come up with an 'Efficiency Linked Tariff Scheme' in this regard. Despite specific query, the ISHPL has not come forward with such 'ELTS'. Therefore, the estimated demurrage expenses for the years 2010-11 to 2012-13 considered by the ISHPL are disallowed.
- (k). The ISHPL has confirmed that the depreciation provided in the cost statement is in line with clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines. Accordingly, the estimated depreciation on the existing assets for the years 2010-11 to 2012-13 is considered as furnished by the ISHPL. The depreciation on additions to the gross block is considered in line with the



moderated additions to the gross block for the respective years which is discussed in the later part of this analysis.

- (l). The ISHPL has listed out the components of management and administration overheads, which includes general office expenses like Rent, Staff salaries & allowances, Telephone, Printing & Stationery, Travelling & Conveyance, Advertisement, Security charges, Bank charges, Miscellaneous expenses, Professional fees including legal expenses, Provision for doubtful debts, etc. As stated earlier, provision for doubtful debts is not an admissible item of expense for ISHPL. The ISHPL has, however, not furnished item-wise break-up of management and administration overheads in respect of estimates for the years 2010-11 to 2012-13. The estimates of ISHPL for the years 2010-11 to 2012-13 are, therefore, moderated based on the admissible actual management and administration overheads for the year 2009-10, allowing 3.76% annual escalation thereon on compounding basis. As stated earlier, since the actual management and administration expenses for the year 2009-10 includes an huge amount towards 'professional fee', the estimates considered in this exercise are subject to verification of actuals.
- (m). During the last fixation of tariff, the preliminary expenses of Rs.22 lakhs was earmarked for amortization over the remaining license period and accordingly, Rs.0.76 lakhs was considered as annual amortization amount. After reminded by us, the ISHPL has considered Rs.0.76 lakhs per annum towards amortization of preliminary expenses in the estimates for the years 2010-11 to 2012-13.
- (viii). (a). The ISHPL has considered estimated additions to the gross block to the tune of Rs.300 lakhs, Rs.80 lakhs in the years 2010-11 and 2011-12 respectively and it has not proposed any additions during the year 2012-13. Apart from this, as brought out earlier, some of the expenses considered by the ISHPL towards revamping of machineries also appeared to be in the nature of capital expenditure. These are analysed below:
  - (i) The additions considered for the year 2010-11 at Rs.300 lakhs is towards procurement of D.G. Sets. The ISHPL has stated that installation of D.G. sets is necessitated due to the on going power shortage since 2009-10, which is likely to increase in future. However, the ISHPL has not furnished any documentary proof in support of its estimates and also the status of procurement. That being so, and since major part of the current financial year has already elapsed, this item is considered as additions to the gross block in the year 2011-12, subject to verification of actual expenses to be incurred by the ISHPL in this regard. Since the expenditure is shifted to next year, full depreciation is allowed for the year 2011-12.
  - (ii) The addition of Rs.80 lakhs considered by the ISHPL in 2011-12 is towards installation of high mast towers for lighting. Though the ISHPL has stated that the work will be carried out in the next year, it has not furnished any details on the status of progress as well as documentary proof in support of estimated cost. The estimated addition to the gross block as proposed by the ISHPL is considered in the year 2011-12 subject to verification of actual expenditure in this regard. Depreciation as per Companies Act is allowed on this amount commencing from 2011-12.
  - (iii) The expenses to the tune of Rs.500 lakhs towards replacement of existing PLC / VVVF drive in the ship unloaders considered as revenue expenses under revamping of machineries by the ISHPL is

treated as capital expenditure. The proposed replacement is justified by ISHPL on the ground that the electronic technology of the existing PLC / VVVF drives is obsolete and spares are no longer available. As stated by ISHPL, this activity is planned one at a time starting from 2010-11. The ISHPL has already placed work order for replacement of PLC / VVVF drive in one ship unloader and the work is scheduled for execution in the last quarter of this year. That being so, the full benefit of this replacement will be available only from the next year. Accordingly, an amount of Rs.250 lakhs being the estimated cost for one PLC / VVVF drive is considered as additions to the gross block in the year 2011-12 and the balance Rs.250 lakhs relating to the another PLC / VVVF drive is considered in the next year 2012-13. The depreciation on these additions is computed on straight line method for the remaining useful life of the ship unloaders, considering the life of the ship unloader as 14 years (as adopted by the ISHPL) commencing from 2004-05.

- (iv) An amount of Rs.100 lakhs has been estimated under 'revamping of machineries' towards replacement of railway tracks and in-motion weighbridge. As stated by the ISHPL, the replacements are necessitated due to corrosion related deterioration of railway tracks and non-repairable breakdown suffered by in-motion weighbridge. As per the documentary evidence furnished by the ISHPL, it is seen that it has already placed work order for the replacement of in-motion weighbridge at a cost of Rs.15.35 lakhs. However, as the work is likely to be completed at the fag end of the year or early next year, the expenditure of Rs.15.35 lakhs is considered as additions to be gross block during the year 2011-12 and depreciation as per Companies Act is allowed for the full year. The ISHPL is advised to exclude the existing in-motion weigh bridge from the block of assets and also to account for the amount realised from the disposal of the same and report the matter during the next review of its tariff.

As regards replacement of railway tracks, the ISHPL has not furnished requisite details like the length of railway track to be replaced and its estimated cost supported with documentary proof and any definite time schedule for carrying out the work. Also, considering the life period of 28 years for railway tracks adopted by the ISHPL in the financial model submitted during the last fixation of tariff, the estimated cost of replacement of railway tracks is not considered at this juncture. However, if the ISHPL carries out replacement of railway tracks in the course of this tariff cycle, it may come up with a proposal for revision of tariff based on actual expenses incurred in this regard, supported by documentary evidence.

- (v) The ISHPL has considered an amount of Rs.200 lakhs towards revamping / replacement of existing conveyor system, which is required to be carried out due to corrosion related deterioration in order to reduce hazards. As stated by the ISHPL, the work will be carried out in the next two years. Considering the life norm of 5 years adopted by the ISHPL and commencement of operations in 2004-05, the replacement is already overdue in the year 2009-10. As stated earlier, the provisions of the LA requires the ISHPL to replace the assets as per the economic life. Taking all these factors into consideration, an amount of Rs.200 lakhs is considered as addition to the gross block in the year 2012-13 towards replacement of conveyor systems, subject to verification of actual expenditure. The depreciation on this amount is allowed as per Companies Act for the year 2012-13.

- (vi) The expenditure of Rs.350 lakhs proposed by the ISHPL towards augmentation of stackyard capacity is not justified properly with complete details like the nature of works to be carried out and its estimated cost, the phasing of expenditure, etc. Further, the ISHPL has stated that this work is required to be carried out to facilitate storage of cargo of other customers apart from more number of grades / quality of SAIL cargo. The estimated throughput of the ISHPL for the years covered under this tariff cycle does not consider any increase in traffic on account of these factors. As it is not fair to consider the investment alone without recognising the corresponding benefit, the proposed investment of Rs.350 lakhs towards augmentation of stack yard is not considered in this analysis.
- (b). The working capital estimates for the years 2010-11 to 2012-13 furnished by the ISHPL are moderated following the norms stipulated in the guidelines. The value of inventory is taken as 'Nil' as the ISHPL has not furnished any details required as per norms. The sundry debtors are considered at one month's average of the estimated lease rental payable by the ISHPL to the KOPT, as per the norms. The admissible cash balance is considered on the basis of one month's estimated operating expenses and overheads excluding depreciation. The Loans and Advances are not considered for the purpose of working capital as the norms do not provide for the same. Accordingly, the total current assets for the years 2010-11 to 2012-13 works out to Rs.368.62 lakhs, Rs.371.72 lakhs and Rs.375.22 lakhs respectively. Considering the current liabilities as furnished by the ISHPL, the estimated working capital for the said three years is found to be negative. Therefore, the value of working capital is taken as 'Nil' for the years 2010-11 to 2012-13.
- (c). As stated earlier, the expenses considered towards structural repair to the ship un-loaders are treated as deferred revenue expenses and written off over the remaining useful life of the equipment. The balance of such deferred revenue expenses as at the end of the years 31 March 2012 and 31 March 2013 are considered for the purpose of allowing return.
- (d). The moderated capital employed for the years 2010-11 to 2012-13 stood at Rs.6983.58 lakhs, Rs.7010.74 lakhs and Rs.6749.71 lakhs respectively as against Rs.9149.62 lakhs, Rs.8209.35 lakhs and Rs.7167.24 lakhs for the corresponding years.
- (e). During the last fixation of tariff in January 2007, the KOPT had certified the capacity of the berth at 3.00 Million Tonnes Per Annum (MTPA) and maintained the same position during the proceedings of this tariff revision. However, when the ISHPL was requested to furnish the quay capacity and yard capacity at 70% utilisation with workings, it has stated that the capacity of the berth has already been certified as 3.00 MTPA and at 70% utilisation the capacity works out to 2.1 MTPA. The contention of ISHPL is not correct since the capacity of 3.00 MTPA certified by the KOPT is after providing for necessary margins / allowances. In any case, this Authority has not carried out any independent assessment of the capacity of the terminal operated by the ISHPL and the position reported by the KOPT is relied upon.

Considering the capacity of 3.00 MTPA, the capacity utilisation for these three years based on the estimated throughput worked out to be 86.67%, 80% and 76.67% respectively. The tariff policy guidelines of March 2005 provide for allowing maximum permissible return on capital employed, if the capacity utilisation is more than 60%. Accordingly, the ISHPL is eligible for maximum permissible return. Therefore, the return on capital

employed at the maximum permissible rate which is fixed at 16% for the year 2010-11 is considered for the years 2010-11 to 2012-13.

(ix). The operating expenses, management and administration overheads have been apportioned between various activities, viz. berthing, on-board & wharfage, cargo handling and delivery adopting the same percentage share considered at the time of fixation of tariff in January 2007. The capital employed and depreciation has been apportioned first to the berthing activity on the basis of assets identified for this activity and the balance is apportioned to cargo handling activity as a whole. The total cargo handling share is again re-apportioned between the three sub-activities, 'on-board & wharfage', 'cargo handling' and 'delivery' adopting certain percentage share. The basis of apportionment adopted by the ISHPL, as stated above, is relied upon in this analysis.

(x). Subject to the discussion above, the cost statements for the ISHPL as a whole and different main / sub-activities stand modified. The modified cost statements are attached as Annex-I (a) to (f). The summarised results of cost statements are presented in the table given below:

Sl. No.	Particulars	Operating Income (Rs. in lakhs)				Net Surplus (+) / Deficit (-) (Rs. in lakhs)				Net Surplus (+) / Deficit (-) as a % of Operating Income			
		2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Average
1.	ISHPL as a whole	5858.10	5030.42	4641.89	15530.41	1409.37	(-) 962.52	(-) 1384.06	(-) 940.01	24.02%	(-) 19.19%	(-) 29.82%	(-) 6.05%
<b>Main activities</b>													
2.	Vessel related (Berthing)	267.81	233.94	210.13	711.88	(-) 112.45	(-) 199.74	(-) 210.18	(-) 522.37	(-) 41.99%	(-) 85.38%	(-) 100.02%	(-) 75.38%
3.	Cargo related	5600.29	4796.48	4431.76	14828.53	1522.02	(-) 765.78	(-) 1173.88	(-) 417.64	27.16%	(-) 15.97%	(-) 26.48%	(-) 2.82%
<b>Sub-activities cargo related</b>													
4.	Onboard wharfage	2191.18	1938.28	1776.67	5906.11	739.10	(-) 80.65	(-) 240.04	418.41	33.73%	(-) 4.16%	(-) 13.51%	7.88%
5.	Cargo handling	2486.38	2008.44	1838.80	6333.62	497.17	(-) 648.68	(-) 863.76	(-) 1015.27	20.00%	(-) 32.38%	(-) 46.97%	(-) 16.06%
6.	Delivery & loading	922.75	851.76	816.29	2590.82	285.75	(-) 35.45	(-) 70.08	180.22	30.97%	(-) 4.18%	(-) 8.59%	6.99%

(a). As can be seen from the above table, there will be a net deficit amounting to Rs.940.01 lakhs, if the ISHPL is allowed to operate at the existing level of tariff during the years 2010-11 to 2012-13.

(b). The ISHPL has proposed some new tariff items for optional services, viz. (i) Providing manpower for manual sampling, packing & delivery in gunny bags, (ii) Charges for online sampling & moisture analysis of Receipt and Despatch cargo, (iii) Despatch related services for rail bound cargo including trimming, cleaning, labelling & lime spraying, (iv) Charges for ship stores and (v) Quarterly survey of stock by approved surveyor. The ISHPL has neither furnished any workings for the rates proposed nor estimated any income out of these proposed new services. To a specific query in this regard, the ISHPL has stated that these are optional items and it is not sure whether the importer / port users will avail the services or not and as and when it provides these services, the cost of rendering would be ascertained. However, in its letter dated 14 September 2010 forwarding the revised proposal, the ISHPL has stated that the new services are included based on the interest / demand shown by the users. Further, in response to some other query, the ISHPL has, inter-alia, listed out the optional services rendered by it based on the past performance which include all the above services.

The agreement entered by the ISHPL with the SAIL shows that the integrated services to be rendered by the ISHPL include many of these services, viz. on-line sampling and moisture analysis, despatch related services like wagon cleaning, packing, trimming, lime spraying, etc. and physical verification of stock on quarterly basis. Taking into account all these factors, it appears that ISHPL is already rendering these services as a part of the integrated service obligation to SAIL and the cost incurred in this regard has been included in the actuals. That being so, the estimated operating expenses for the years 2010-11 to 2012-13, which are based on actuals for the year 2009-10, also includes some element of costs related to these services. The ISHPL has stated that these services are optional but the agreement entered by it with SAIL does not support this argument.

The KOPT in its comments on the revised proposal has stated that since the entire cargo handled through berth No.4A is rail bound, charges for despatch related services are applicable on the entire volume handled by the ISHPL. Further, the services like on-line sampling and quarterly survey also appears to be applicable on the entire volume. Therefore, income from the above three services which are explicitly covered under SAIL agreement out of 5 services proposed by the ISHPL, is estimated based on the estimated throughput and the rate proposed by the ISHPL. The additional income likely to be earned by the ISHPL in this regard in the remaining period of this tariff cycle from March 2011 to March 2013 works out to Rs.885 lakhs. After adjusting this additional income from the estimated net deficit of Rs.940.01 lakhs, the net deficit for the years 2010-11 to 2012-13 stands reduced to Rs.55.01 lakhs.

- (c). The ISHPL has sought 20% increase in berth hire charges for foreign going vessels. The estimated net deficit in berthing activity for the years 2010-11 to 2012-13 is at Rs.522.37 lakhs. Further, the analysis of performance for the years 2006-07 to 2009-10 shows that the berthing activity is in deficit position in all these years with an aggregated net deficit of Rs.802.79 lakhs, even though the ISHPL as whole showed surplus position. Therefore, increase in berth hire charges is allowed to meet the balance net deficit of Rs.55.01 lakhs. The net deficit as a percentage of estimated berth hire charges for the balance period of 2 years and one month works out to 11.79%. Therefore, considering margin for estimation errors, if any, an increase of 11% is allowed over the existing berth hire charges to be commonly applicable to foreign and coastal vessels as against 20% hike sought by the ISHPL in respect of foreign vessels alone. All other existing rates will continue without any change.
- (xi). Though the ISHPL reportedly operates the berth on a common user basis, past performance and future estimates of ISHPL shows that the terminal is servicing only SAIL. The ISHPL has entered into a service agreement with SAIL and SAIL has maintained its position that the service obligations and charges payable by it to the ISHPL are governed by the provisions of the said agreement. As per the provisions of Major Port Trusts Act, 1963, this Authority is mandated to frame the Scale of Rates and statement of conditions for the Major Ports and Private Terminals operating thereat and the agreement entered between two parties cannot supersede the statutory provisions. Further, as provided under Section 42 (4) of the Major Port Trusts Act, the Scale of Rates approved by this Authority is binding on the ISHPL and therefore, the ISHPL is advised to scrupulously follow the Scale of Rates and conditionalities prescribed therein for rendering the services at the terminal and to ensure that any agreement entered into by it does not violate the provisions of the notified SOR.
- (xii). The KOPT in its comments on the original proposal has stated that the ISHPL is entitled to charge only at the lower of the rates approved for ISHPL and the rates approved for KOPT. This issue has already been settled in the last tariff order of January 2007 passed in the case of ISHPL vide paragraph No.10 (ii).
- (xiii). The KOPT has stated that the ISHPL had collected special rate from its customers, as approved by the Authority, towards recovery of old pension related dues of KOPT and not passed on the same to the KOPT. The ISHPL has also stated that it had agreed to transfer the approximate amount of Rs.22.00 lakhs collected in this regard by way of adjustment of dues payable by HDC/KOPT to ISHPL. This Authority has not interfered in the dispute between KOPT and ISHPL in this regard.
- (xiv) KOPT has raised an issue that ISHPL shall not be permitted to recover berth hire charges for double / triple banking of vessels stating that the space occupied by

such vessels falls outside the waterfront area allotted to the ISHPL. The KOPT has requested this Authority to delete provisions in the existing SOR of ISHPL [General Note (iv) to Section – C Berth Hire Charges] which enables ISHPL for recovery of berth hire charges for double / triple banked vessels. The ISHPL has sought to argue that double / triple banking operations are possible only because of the existence of the berth and hence berth hire charges are payable for such operations. It has further stated that double / triple banking is done only at the insistence of KOPT and they are impediment to operations at berth No.4A and undesirable in the interest of ISHPL. The KOPT and ISHPL are advised to resolve the dispute mutually.

- (xv). The KOPT has stated that since the LA provides for handling of other dry bulk cargo like Fertilizer Raw materials, coal, soda ash, etc. the SOR of ISHPL should contain productivity norms and the rates for such other cargo also. However, the KOPT has endorsed the traffic estimates of ISHPL, subject to minor adjustment in the estimated coastal volume, which considers handling of Coking Coal import only. Accordingly, the tariff revision exercise considers the estimated income, expenditure and investment arising out of handling of Coking Coal only. Hence, the question of prescribing productivity norms and rates for handling of other cargo does not arise at this stage. However, the ISHPL is advised to file a suitable proposal whenever a specific tariff for a service / cargo is not available in the notified SOR, in terms of the provisions contained in the tariff guidelines of March 2005.
- (xvi). The minimum berth hire charges prescribed in the existing Scale of Rates has been revised with reference to the revised berth hire charges approved, adopting the ratio considered by the ISHPL for arriving at the minimum berth hire charges.
- (xvii). In its revised proposal, the ISHPL has included a note to state that the productivity norm of 14000 tonnes per day will be based on two workable hatches or pro-rata, if less, which is approved.
- (xviii). The ISHPL has shifted the activity of 'conveying from TP-2 to the stack yard in ISHPL premises including unloading / stacking' from Section – C 'Shore Handling Charges' to Section – B 'Wharfage Charges', in the proposed SOR, with a view to restrict the applicability of coastal concession to 'supply of manpower & equipment' and 'wharfage' tariff items. As brought out earlier, the ISHPL has not made any adjustment in the existing unit rate of 'wharfage' and 'shore handling' based on cost of operation of such shifted activities. The apportionment of cost between various activities also does not reflect any adjustment towards shifting of activities. Therefore, the shifting of activities proposed by the ISHPL is not considered. Till such time, the composite rate is unbundled with adjustment in the unit rate, the coastal concession should continue on the prescribed 'shore handling charges'.
- (xix). The ISHPL has proposed to include a new activity 'Loading of cargo as per grade and as per requirement for various plant destination' under the activity of 'Delivery'. Further, the ISHPL has shifted one existing activity from 'shore handling charges', viz. 'Collection of spillage right from vessel to stack yard and to transmission' to 'other services'. Since the ISHPL has not sought to increase the existing rate on account of these changes, the proposed changes are approved.
- (xx). The KOPT has observed that in respect of tariff item 'Loading, unloading & restacking of cargo' under miscellaneous services, it should be mentioned that these charges will be levied for services not covered under 'handling' and 'delivery' activities. As pointed out by KOPT, it is seen that the restacking activity

is covered under Shore handling charges and loading activity is covered under the activity, Delivery. Therefore, the following note is included under Section – F Miscellaneous (Optional Services).

"Note:

Charges under Sr. No.(ii) shall be leviable for the services not covered under clause 3.3, 3.4.2. and 3.5.2."

(xxi). The ISHPL has included the following new tariff items under Part – IV – Charges for other services:

- |   |                |
|---|----------------|
| (i) Providing Manpower for manual Sampling, Packing & delivery in Gunny Bags as per instructions of Consignee                     | Rs. 10 Per MT  |
| (ii) Charges for On-line Sampling for Moisture analysis of Receipt and Despatch Cargo   | Rs. 5 Per MT   |
| (iii) Despatch related services for rail bound cargo through Berth No. 4A, including trimming, cleaning, labeling & lime spraying | Rs. 10 Per MT  |
| (iv) Charges for Ship Stores  | Rs. 100 Per MT |
| (v) Quarterly Survey of Stock by approved surveyor  | Rs. 3 Per MT   |

As stated earlier, the tariff items under Sl. No.(ii), (iii) and (v) are mentioned in the agreement entered by ISHPL with SAIL as a part of integrated services to be rendered by the ISHPL. The income from rendering these services, at the rates proposed by the ISHPL have also been reckoned with in the revenue estimates. Therefore, these tariff items are approved, as proposed by ISHPL.

In respect of Sl. No.(i), it is not clear whether it forms part of regular service or it is an alternate service to 'online sampling' and how much share of the estimated traffic would avail this service. Hence, this tariff item is not considered for approval at present.

Similarly, in the absence of sufficient details in respect of Sl. No.(iv), this item is also not considered.

(xxii). The interest rate prescribed under clause (ix) (a) & (b) of 1.2 General Terms & Conditions updated to 14.75% with reference to the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India.

(xxiii). The existing approved SOR of ISHPL provides for allowing a discount of 20% in the 'supply of manpower & equipment' and 'wharfage' charges for any single item of cargo offered by any importer / exporter over and above 2.3 million tonnes. The ISHPL had, initially in June 2009, increased the quantum of discount to 25%. To a specific query in this regard, the ISHPL has stated that the clauses are deleted, which is approved.

However, it is seen that the ISHPL, in its revised proposal, has proposed a new clause under general terms and conditions for allowing 50% rebate in the 'supply of manpower' and 'wharfage' charges. In this connection, it is relevant to mention here that as per clause 2.16.1 of the tariff guidelines of March 2005, the rates fixed in the Scale of Rates are ceiling levels and the Major Ports and Private Terminal Operators threat are given flexibility to levy lower rates, if they so desire. Therefore, there does not appear to be a necessity to prescribe a separate provision in the Scale of Rates of ISHPL. It is needless to mention that the

revenue effect of discounts, if any, allowed by the operator to any of its customers will not be recognised.

- (xxiv). At the suggestion of the KOPT the following minor modifications have been made in the 'definitions', 'general terms & conditions' and 'Notes' as a measure of improvisation.
- (a). The term 'Port user' is replaced with 'Terminal user' in clause (viii) of Section 1.1 – Definitions.
  - (b). The words 'with Kolkata Port Trust' are added at the end of existing clause (x) of Section 1.1 – Definitions.
  - (c). The terms 'Port' and 'Port premises' are replaced with 'ISHPL premises' in clause (xvii) of Section 1.1. – Definitions.
  - (d). The phrase 'limits of the ISHPL' is replaced with 'ISHPL premises' in clause (i) of section 1.2 General Terms and Conditions.
  - (e). The words 'charges' inserted between 'to pay' and 'for delays' in clause (xii) of section 1.2 General Terms & Conditions.
  - (f). The words 'Port' and 'Port / Terminal' are replaced with 'ISHPL' in clauses (xiii) (a) & (c) of section 1.2 General Terms and Conditions.
  - (g). The term 'port equipment' replaced with 'ISHPL's equipment' in Note (vi) under Section 2.2 (Berth Hire charges), as suggested by the KOPT.
  - (h). The phrase 'including Sundays and Customs notified holidays' is replaced with 'including Sundays, Customs notified holidays and Port/ISHPL non-operational days' in Note (iii) under section 3.6 Ground Rent / Storage charges, as suggested by the KOPT.
- (xxv). The following modifications proposed by the ISHPL / suggested by the KOPT are not considered:
- (a). The KOPT has stated that definition of the terms 'Inland vessels', 'on-board charges' and 'wharfage' should be included under Section 1.1 – Definitions', in line with the definitions in the KOPT SOR. The existing SOR of ISHPL does not prescribe rates for handling Inland vessels. Also, the SOR of ISHPL does not prescribe any tariff in the name of 'on-board charges'. Further, the services rendered for levy of wharfage charges are listed in the existing Scale of Rates. Hence, defining these terms in the SOR of ISHPL is considered not necessary.
  - (b). The proposed inclusion of 'Non-weather working days' in the definition of 'Weather Working Day' is not found necessary since 'Weather Working Day' is already defined.
  - (c). The ISHPL has proposed to replace 'State Bank of India' with 'Reserve Bank of India' in clause (iv) of section 1.2 General Terms and Conditions. Since the ISHPL has not furnished any reasons for the proposed change, the existing clause is retained without any change.
  - (d). The ISHPL has proposed to insert the sentence '(or such percentage as may be modified as per Government of India notifications from time to time)' after the words 'should not exceed 60%' in clauses (xi) (a) & (b) of section 1.2 General Terms & Conditions relating to coastal concession. Since the existing clause is a standard clause and no ambiguity is



reported or observed so far, the modification proposed by the ISHPL is not considered.

- (e). All other minor changes proposed by the ISHPL / KOPT in the conditions are not considered since the existing prescriptions are found to be in order.

18.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the ISHPL attached as Annex - II.

18.2. The revised Scale of Rates and conditionalities in respect of ISHPL will come into effect after expiry of 15 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2013. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority. If the proposed additions for the year 2011-12 relating to installation of DG sets, replacement of PLC/VVVF drive in ship unloader, installation of high mast towers, replacement of in-motion weigh bridge and major structural repairs to the ship unloader are not completed by ISHPL latest by 31 March 2012, then the Scale of Rates approved by this Authority will automatically lapse on 31 March 2012.

18.3. The validity of the existing Scale of Rates of ISHPL is deemed to have been extended beyond 30 September 2010 till the effective date of implementation of the Order passed.

18.4. ISHPL should furnish to this Authority through KOPT its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If ISHPL fails to provide such information within the stipulated time limit, the KOPT may initiate appropriate action against ISHPL.

18.5. The tariff of the ISHPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on various assumptions made as explained in the analysis. If this Authority at any time during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, it may require the ISHPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

18.6. In this regard, the ISHPL is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, this Authority will call upon the concerned operator to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the ISHPL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by this Authority, this Authority will proceed *suo motu* to review the tariff.

RANI JADHAV, Chairperson  
[ADVT. III/4/143/11-Exty.]

Annex-1 (a)

## INTERNATIONAL SEAPORTS (HALDIA) PVT. LTD. - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

## Consolidated Income &amp; Cost statement for the Terminal as a whole

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals				Estimates furnished by ISHPL			Estimates moderated by TAMP		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	<b>Traffic (in lakh tonnes) - Foreign</b>	33.06	31.11	26.52	28.81	19.50	14.40	11.50	19.50	15.60	12.65
	Coastal	0.00	0.27	0.30	3.48	6.50	9.60	11.50	6.50	8.40	10.35
	<b>Total</b>	<b>33.06</b>	<b>31.38</b>	<b>26.82</b>	<b>32.29</b>	<b>26.00</b>	<b>24.00</b>	<b>23.00</b>	<b>26.00</b>	<b>24.00</b>	<b>23.00</b>
<b>I</b>	<b>Total Operating Income</b>										
	(i) Cargo handling income	6762.93	6494.26	6025.48	6960.56	5524.82	4973.30	4685.24	5600.29	4796.48	4431.76
	(ii) Vessel related income	232.22	285.97	297.07	404.64	213.16	168.81	143.82	267.81	233.94	210.13
	<b>Total - I</b>	<b>6995.15</b>	<b>6780.23</b>	<b>6322.55</b>	<b>7365.20</b>	<b>5737.98</b>	<b>5142.11</b>	<b>4829.06</b>	<b>5868.10</b>	<b>5030.42</b>	<b>4641.89</b>
<b>II</b>	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>										
	(i) Maintenance Labour	488.54	441.60	508.90	160.00	168.00	176.40	185.22	166.02	172.26	178.74
	(ii) Equipment Running Costs	205.24	401.60	463.90	967.49	1875.25	1531.61	1331.36	951.98	1024.00	1093.56
	(iii) Royalty / revenue share	1473.09	1343.48	1206.61	1403.20	1056.64	1168.83	1066.79	1063.70	1006.58	919.77
	(iv) Equipment Hire	1145.73	1086.68	919.62	1091.33	1087.13	1055.22	1061.52	912.08	873.60	868.71
	(v) Lease Rentals payable as per concession agreement	325.81	343.05	360.03	379.86	399.23	419.59	440.99	399.23	419.46	440.51
	(vi) Insurance	92.20	85.31	87.91	117.07	146.67	161.34	177.47	117.07	117.07	117.07
	(vii) Other expenses (Testing / Survey Fee)	25.10	23.92	22.64	25.59	42.10	49.00	53.00	20.54	19.68	19.55
	<b>Total - II</b>	<b>3755.71</b>	<b>3725.64</b>	<b>3569.61</b>	<b>4144.54</b>	<b>4775.02</b>	<b>4561.99</b>	<b>4316.35</b>	<b>3630.62</b>	<b>3632.65</b>	<b>3637.91</b>
<b>III</b>	<b>Depreciation</b>	826.05	821.55	796.95	824.42	785.08	796.00	796.00	777.99	832.48	883.65
<b>IV</b>	<b>Overheads</b>										
	(i) Management & Administration	200.80	260.87	359.61	379.27	461.60	530.84	610.46	393.53	408.33	423.68
	(ii) Preliminary expenses write-off	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76	0.76
	<b>Total - IV</b>	<b>201.56</b>	<b>261.63</b>	<b>360.37</b>	<b>380.03</b>	<b>462.36</b>	<b>531.60</b>	<b>611.22</b>	<b>394.29</b>	<b>409.09</b>	<b>424.44</b>
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>2211.83</b>	<b>1971.41</b>	<b>1595.62</b>	<b>2016.21</b>	<b>-284.48</b>	<b>-747.48</b>	<b>-894.51</b>	<b>1065.20</b>	<b>156.20</b>	<b>-304.11</b>
<b>VI</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>	3.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VII</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>	0.00	4.71	0.00	2.59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	3.01	(4.71)	0.00	(2.59)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>IX</b>	<b>Surplus before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>2,214.84</b>	<b>1,966.70</b>	<b>1,595.62</b>	<b>2,013.62</b>	<b>(284.48)</b>	<b>(747.48)</b>	<b>(894.51)</b>	<b>1,065.20</b>	<b>156.20</b>	<b>(304.11)</b>
<b>X</b>	<b>Capital Employed</b>	10,156.38	9,378.16	8,582.90	7,761.57	9,148.62	8,209.35	7,167.24	6,983.58	7,010.74	6,749.71
<b>XI</b>	<b>RoCE - Maximum permissible</b>	1,523.46	1,500.51	1,373.26	1,241.85	1,463.94	1,313.50	1,146.76	1,117.37	1,121.72	1,079.95
<b>XII</b>	<b>Capacity Utilization</b>	110.20%	104.60%	89.40%	107.63%	86.67%	80.00%	76.67%	86.67%	80.00%	76.67%
<b>XIII</b>	<b>RoCE adjusted for capacity utilization</b>	<b>1,523.46</b>	<b>1,500.51</b>	<b>1,373.26</b>	<b>1,241.85</b>	<b>1,463.94</b>	<b>1,313.50</b>	<b>1,146.76</b>	<b>1,117.37</b>	<b>1,121.72</b>	<b>1,079.95</b>
<b>XIV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>691.38</b>	<b>466.19</b>	<b>222.36</b>	<b>771.77</b>	<b>(1,748.42)</b>	<b>(2,060.98)</b>	<b>(2,041.27)</b>	<b>(52.17)</b>	<b>(965.52)</b>	<b>(1,384.06)</b>
<b>XV</b>	<b>50% of past surplus for the years 2006-07 to 2008-09</b>								<b>689.97</b>		
<b>XVI</b>	<b>Surplus for the year 2009-10</b>								<b>771.77</b>		
<b>XVII</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>691.38</b>	<b>466.19</b>	<b>222.36</b>	<b>771.77</b>	<b>(1,748.42)</b>	<b>(2,060.98)</b>	<b>(2,041.27)</b>	<b>1,409.57</b>	<b>(965.52)</b>	<b>(1,384.06)</b>
<b>XVIII</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)</b>	9.88%	6.88%	3.52%	10.48%	-30.47%	-40.08%	-42.27%	24.02%	-19.19%	-29.82%
<b>XIX</b>	<b>Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income</b>		6.87%		10.48%		-37.24%			-6.05%	

## INTERNATIONAL SEAPORTS (HALDIA) PVT. LTD. - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

## Income &amp; Cost statement for vessel related activity

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals				Estimates furnished by ISHPL			Estimates moderated by TAMP		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	<b>Traffic (in lakh tonnes) - Foreign</b>	33.06	31.11	26.52	28.81	19.50	14.40	11.50	19.50	15.60	12.65
	Coastal	0.00	0.27	0.30	3.48	6.50	9.60	11.50	6.50	8.40	10.35
	<b>Total</b>	<b>33.06</b>	<b>31.38</b>	<b>26.82</b>	<b>32.29</b>	<b>26.00</b>	<b>24.00</b>	<b>23.00</b>	<b>26.00</b>	<b>24.00</b>	<b>23.00</b>
<b>I</b>	<b>Total Operating Income</b>										
	(i) Berth Hire - Foreign vessels	217.73	222.41	230.44	290.11	198.55	147.07	117.66	191.20	152.92	124.69
	(ii) Berth Hire - Coastal vessels	0.00	0.37	0.43	7.96	14.61	21.74	26.16	14.61	19.02	23.44
	(iii) Others (Parking & Double banking)	14.49	63.19	66.20	106.57	0.00	0.00	0.00	62.00	62.00	62.00
	<b>Total - I</b>	<b>232.22</b>	<b>285.97</b>	<b>297.07</b>	<b>404.64</b>	<b>213.16</b>	<b>168.81</b>	<b>143.82</b>	<b>267.81</b>	<b>233.94</b>	<b>210.13</b>
<b>II</b>	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>										
	(i) Maintenance Labour	63.51	57.41	66.16	20.80	21.84	22.93	24.08	21.58	22.39	23.24
	(ii) Equipment Running Costs	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Royalty / revenue share	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Equipment Hire	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) Lease Rentals payable as per concession agreement	39.10	41.17	43.20	45.58	47.91	50.35	52.92	47.91	50.34	52.86
	(vi) Insurance	4.61	4.27	4.40	5.85	7.33	8.07	8.87	5.85	5.85	5.85
	(vii) Other expenses (Testing / Survey Fee)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	<b>Total - II</b>	<b>107.22</b>	<b>102.85</b>	<b>113.76</b>	<b>72.23</b>	<b>77.08</b>	<b>81.35</b>	<b>85.87</b>	<b>75.34</b>	<b>78.58</b>	<b>81.95</b>
<b>III</b>	<b>Depreciation</b>	<b>108.54</b>	<b>108.54</b>	<b>108.54</b>	<b>108.54</b>	<b>108.54</b>	<b>108.54</b>	<b>108.54</b>	<b>108.54</b>	<b>108.54</b>	<b>108.54</b>
<b>IV</b>	<b>Overheads</b>										
	(i) Management & Administration	8.03	10.43	14.38	15.17	18.46	21.23	24.42	15.74	16.33	16.95
	(ii) Preliminary expenses write-off	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19
	<b>Total - IV</b>	<b>8.22</b>	<b>10.62</b>	<b>14.57</b>	<b>15.36</b>	<b>18.65</b>	<b>21.42</b>	<b>24.61</b>	<b>15.93</b>	<b>16.52</b>	<b>17.14</b>
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>8.24</b>	<b>63.96</b>	<b>60.20</b>	<b>208.51</b>	<b>8.89</b>	<b>-42.50</b>	<b>-75.20</b>	<b>68.00</b>	<b>30.30</b>	<b>2.50</b>
<b>VI</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>	<b>0.12</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VII</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>	<b>0.00</b>	<b>0.19</b>	<b>0.00</b>	<b>0.10</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	<b>0.12</b>	<b>(0.19)</b>	<b>0.00</b>	<b>(0.10)</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>IX</b>	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>8.36</b>	<b>63.77</b>	<b>60.20</b>	<b>208.41</b>	<b>8.89</b>	<b>(42.50)</b>	<b>(75.20)</b>	<b>68.00</b>	<b>30.30</b>	<b>2.50</b>
<b>X</b>	<b>Capital Employed</b>	<b>1,980.50</b>	<b>1,872.00</b>	<b>1,763.43</b>	<b>1,654.88</b>	<b>1,546.33</b>	<b>1,437.78</b>	<b>1,329.23</b>	<b>1,546.33</b>	<b>1,437.78</b>	<b>1,329.23</b>
<b>XI</b>	<b>RoCE - Maximum permissible</b>	<b>297.08</b>	<b>299.52</b>	<b>282.15</b>	<b>264.78</b>	<b>247.41</b>	<b>230.04</b>	<b>212.68</b>	<b>247.41</b>	<b>230.04</b>	<b>212.68</b>
<b>XII</b>	<b>Capacity Utilization</b>	<b>110.20%</b>	<b>104.60%</b>	<b>89.40%</b>	<b>107.63%</b>	<b>86.67%</b>	<b>80.00%</b>	<b>76.67%</b>	<b>86.67%</b>	<b>80.00%</b>	<b>76.67%</b>
<b>XIII</b>	<b>RoCE adjusted for capacity utilization</b>	<b>297.08</b>	<b>299.52</b>	<b>282.15</b>	<b>264.78</b>	<b>247.41</b>	<b>230.04</b>	<b>212.68</b>	<b>247.41</b>	<b>230.04</b>	<b>212.68</b>
<b>XIV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>(288.72)</b>	<b>(235.75)</b>	<b>(221.95)</b>	<b>(56.37)</b>	<b>(238.52)</b>	<b>(272.54)</b>	<b>(287.88)</b>	<b>(179.41)</b>	<b>(199.74)</b>	<b>(210.18)</b>
<b>XV</b>	<b>50% of past surplus for the years 2006-07 to 2008-09</b>								<b>31.61</b>		
<b>XVI</b>	<b>Surplus for the year 2009-10</b>								<b>35.35</b>		
<b>XVII</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>(288.72)</b>	<b>(235.75)</b>	<b>(221.95)</b>	<b>(56.37)</b>	<b>(238.52)</b>	<b>(272.54)</b>	<b>(287.88)</b>	<b>(112.45)</b>	<b>(199.74)</b>	<b>(210.18)</b>
<b>XVIII</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)</b>	<b>-124.33%</b>	<b>-82.44%</b>	<b>-74.71%</b>	<b>-13.93%</b>	<b>-111.90%</b>	<b>-161.45%</b>	<b>-200.17%</b>	<b>-41.99%</b>	<b>-85.38%</b>	<b>-100.02%</b>
<b>XIX</b>	<b>Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income</b>		<b>-91.56%</b>		<b>-13.93%</b>		<b>-151.95%</b>			<b>-73.38%</b>	

Annex-I (c)

## INTERNATIONAL SEAPORTS (HALDIA) PVT. LTD. - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

## Income &amp; Cost statement for cargo related activity

(Rs. in Lakhs)

Particulars	Actuals				Estimates furnished by ISHPL			Estimates moderated by TAMP		
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
traffic (in lakh tonnes) - Foreign	33.06	31.11	26.52	28.81	19.50	14.40	11.50	19.50	15.60	12.65
Coast	0.00	0.27	0.30	3.48	6.50	9.60	11.50	6.50	8.40	10.35
<b>Total</b>	<b>33.06</b>	<b>31.38</b>	<b>26.82</b>	<b>32.29</b>	<b>26.00</b>	<b>24.00</b>	<b>23.00</b>	<b>26.00</b>	<b>24.00</b>	<b>23.00</b>
<b>Total Operating Income</b>										
(i) Onboard & wharfage	2904.74	2747.55	2346.17	2714.75	2056.16	1771.46	1616.81	2056.15	1813.62	1657.21
(ii) Handling	3019.78	2866.24	2450.14	2949.40	2375.10	2192.40	2101.05	2355.31	1885.46	1722.86
(iii) Delivery	1006.59	955.41	816.71	983.13	791.70	730.80	700.35	791.70	730.80	700.35
(iv) Other services	8.53	67.49	474.34	415.46	301.86	278.64	267.03	397.13	366.60	351.34
(v) Incentives / volume discount	-176.71	-142.43	-61.88	-102.18	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total - I</b>	<b>6762.93</b>	<b>6494.26</b>	<b>6025.48</b>	<b>6960.56</b>	<b>5524.82</b>	<b>4973.30</b>	<b>4685.24</b>	<b>5600.29</b>	<b>4796.48</b>	<b>4431.76</b>
<b>II Operating Costs (excluding depreciation)</b>										
(i) Maintenance Labour	425.03	384.19	442.74	139.20	146.16	153.47	161.14	144.44	149.87	155.50
(ii) Equipment Running Costs	205.24	401.60	463.90	967.49	1875.25	1531.61	1331.35	951.98	1024.00	1093.56
(iii) Royalty / revenue share	1473.09	1343.48	1206.61	1403.20	1056.64	1168.83	1066.79	1063.70	1006.58	919.77
(iv) Equipment Hire	1145.73	1086.68	919.62	1091.33	1087.13	1055.22	1061.52	912.08	873.60	868.71
(v) Lease Rentals payable as per concession agreement	286.71	301.88	316.83	334.28	351.32	369.24	388.07	351.32	369.12	387.65
(vi) Insurance	87.59	81.04	83.51	111.22	139.34	153.27	168.60	111.22	111.22	111.22
(vii) Other expenses (Testing / Survey Fee)	25.10	23.92	22.64	25.59	42.10	49.00	53.00	20.54	19.68	19.55
<b>Total - II</b>	<b>3648.49</b>	<b>3622.79</b>	<b>3455.85</b>	<b>4072.31</b>	<b>4697.94</b>	<b>4480.64</b>	<b>4230.48</b>	<b>3555.28</b>	<b>3554.07</b>	<b>3555.96</b>
<b>III Depreciation</b>	<b>717.51</b>	<b>713.01</b>	<b>688.41</b>	<b>715.88</b>	<b>676.54</b>	<b>687.46</b>	<b>687.46</b>	<b>669.45</b>	<b>723.94</b>	<b>775.11</b>
<b>IV Overheads</b>										
(i) Management & Administration	192.77	250.44	345.23	364.10	443.14	509.61	586.04	377.79	392.00	406.73
(ii) Preliminary expenses write-off	0.57	0.57	0.57	0.57	0.57	0.57	0.57	0.57	0.57	0.57
<b>Total - IV</b>	<b>193.34</b>	<b>251.01</b>	<b>345.80</b>	<b>364.67</b>	<b>443.71</b>	<b>510.18</b>	<b>586.61</b>	<b>378.36</b>	<b>392.57</b>	<b>407.30</b>
<b>V Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>2203.59</b>	<b>1907.45</b>	<b>1535.42</b>	<b>1807.70</b>	<b>-293.37</b>	<b>-704.98</b>	<b>-819.31</b>	<b>997.20</b>	<b>125.90</b>	<b>-306.61</b>
<b>VI Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>	<b>2.89</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VII Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>	<b>0.00</b>	<b>4.52</b>	<b>0.00</b>	<b>2.49</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VIII FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	<b>2.89</b>	<b>(4.52)</b>	<b>0.00</b>	<b>(2.49)</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>IX Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>2,206.48</b>	<b>1,902.93</b>	<b>1,535.42</b>	<b>1,805.21</b>	<b>(293.37)</b>	<b>(704.98)</b>	<b>(819.31)</b>	<b>997.20</b>	<b>125.90</b>	<b>(306.61)</b>
<b>X Capital Employed</b>	<b>8175.88</b>	<b>7506.16</b>	<b>6819.47</b>	<b>6106.69</b>	<b>7603.29</b>	<b>6771.57</b>	<b>5838.01</b>	<b>5437.25</b>	<b>5572.96</b>	<b>5420.48</b>
<b>XI WFE - Maximum permissible</b>	<b>1226.38</b>	<b>1200.99</b>	<b>1091.11</b>	<b>977.07</b>	<b>1216.53</b>	<b>1083.46</b>	<b>934.08</b>	<b>869.96</b>	<b>891.68</b>	<b>867.27</b>
<b>XII Capacity Utilization</b>	<b>110.20%</b>	<b>104.60%</b>	<b>89.40%</b>	<b>107.63%</b>	<b>86.67%</b>	<b>80.00%</b>	<b>76.67%</b>	<b>86.67%</b>	<b>80.00%</b>	<b>76.67%</b>
<b>XIII RoCE adjusted for capacity utilization</b>	<b>1,226.38</b>	<b>1,200.99</b>	<b>1,091.11</b>	<b>977.07</b>	<b>1,216.53</b>	<b>1,083.46</b>	<b>934.08</b>	<b>869.96</b>	<b>891.68</b>	<b>867.27</b>
<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>980.10</b>	<b>701.94</b>	<b>444.31</b>	<b>828.14</b>	<b>(1,509.90)</b>	<b>(1,788.44)</b>	<b>(1,753.39)</b>	<b>127.24</b>	<b>(765.78)</b>	<b>(1,173.88)</b>
<b>XIV 50% of past surplus for the years 2006-07 to 2008-09</b>								<b>658.36</b>		
<b>XV Surplus for the year 2009-10</b>								<b>736.42</b>		
<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>980.10</b>	<b>701.94</b>	<b>444.31</b>	<b>828.14</b>	<b>(1,509.90)</b>	<b>(1,788.44)</b>	<b>(1,753.39)</b>	<b>1,522.02</b>	<b>(765.78)</b>	<b>(1,173.88)</b>
<b>XVI Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/II)</b>	<b>14.49%</b>	<b>10.81%</b>	<b>7.37%</b>	<b>11.90%</b>	<b>-27.33%</b>	<b>-35.96%</b>	<b>-37.42%</b>	<b>27.18%</b>	<b>-15.97%</b>	<b>-26.49%</b>
<b>XVII Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income</b>		<b>11.03%</b>		<b>11.90%</b>		<b>-33.27%</b>			<b>-2.82%</b>	

## INTERNATIONAL SEAPORTS (HALDIA) PVT. LTD. - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

## Income &amp; Cost statement for cargo related sub activity on-board &amp; wharfage

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals				Estimates furnished by ISHPL			Estimates moderated by TAMP		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	<b>Traffic (in lakh tonnes) - Foreign</b>	33.06	31.11	26.52	28.81	19.50	14.40	11.50	19.50	15.60	12.65
	Coastal	0.00	0.27	0.30	3.48	6.50	9.60	11.50	6.50	8.40	10.35
	<b>Total</b>	<b>33.06</b>	<b>31.38</b>	<b>26.82</b>	<b>32.29</b>	<b>26.00</b>	<b>24.00</b>	<b>23.00</b>	<b>26.00</b>	<b>24.00</b>	<b>23.00</b>
I	<b>Total Operating Income</b>										
	(i) Onboard (Supply of manpower & mobile equipment)	316.36	299.24	255.52	295.66	223.94	192.93	176.09	223.93	197.51	180.47
	(ii) Wharfage	2588.38	2448.31	2090.65	2419.09	1832.22	1578.53	1440.72	1852.22	1616.11	1476.74
	(iii) Other services (apportioned)	2.90	22.95	161.28	141.26	102.63	94.74	90.79	135.03	124.64	119.46
	(iv) Incentives / volume discount	-176.71	-142.43	-61.88	-107.18	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	<b>Total-I</b>	<b>2730.93</b>	<b>2628.07</b>	<b>2445.57</b>	<b>2753.83</b>	<b>2158.79</b>	<b>1866.20</b>	<b>1707.60</b>	<b>2191.18</b>	<b>1938.26</b>	<b>1776.67</b>
II	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>										
	(i) Maintenance Labour	146.56	132.48	152.67	48.00	50.40	52.92	55.57	49.81	51.68	53.62
	(ii) Equipment Running Costs	82.10	160.64	185.56	387.00	750.10	612.64	532.54	380.79	409.60	137.43
	(iii) Royalty / revenue share	736.55	671.74	603.31	701.60	528.32	584.42	533.40	531.84	503.29	459.89
	(iv) Equipment Hire	515.58	489.01	413.83	491.10	489.21	474.85	477.68	410.44	393.12	390.92
	(v) Lease Rentals payable as per concession agreement	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Insurance	36.88	34.12	35.16	46.83	58.67	64.53	70.99	46.83	46.83	46.83
	(vii) Other expenses (Towing / Survey Fee)	8.28	7.89	7.47	8.44	13.89	16.17	17.49	6.78	6.49	6.45
	<b>Total - II</b>	<b>1525.95</b>	<b>1495.88</b>	<b>1398.00</b>	<b>1682.97</b>	<b>1890.59</b>	<b>1805.53</b>	<b>1687.67</b>	<b>1426.49</b>	<b>1411.01</b>	<b>1395.14</b>
III	<b>Depreciation</b>	193.73	192.51	185.87	193.29	182.67	185.61	185.61	180.75	195.46	209.28
IV	<b>Overheads</b>										
	(i) Management & Administration	84.34	109.57	151.04	159.29	193.87	222.95	256.39	165.29	171.50	177.94
	(ii) Preliminary expenses write-off	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19
	<b>Total - IV</b>	<b>84.53</b>	<b>109.76</b>	<b>151.23</b>	<b>159.48</b>	<b>194.06</b>	<b>223.14</b>	<b>256.58</b>	<b>165.48</b>	<b>171.69</b>	<b>178.13</b>
V	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>926.72</b>	<b>829.92</b>	<b>710.47</b>	<b>718.09</b>	<b>-108.53</b>	<b>-348.08</b>	<b>-422.26</b>	<b>418.46</b>	<b>160.10</b>	<b>-5.88</b>
VI	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>	1.26	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>	0.00	1.98	0.00	1.09	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	1.26	(1.98)	0.00	(1.09)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>927.98</b>	<b>827.94</b>	<b>710.47</b>	<b>717.00</b>	<b>(108.53)</b>	<b>(348.08)</b>	<b>(422.26)</b>	<b>418.46</b>	<b>160.10</b>	<b>(5.88)</b>
X	<b>Capital Employed</b>	2207.49	2026.66	1841.26	1648.81	2052.89	1828.32	1576.26	1468.06	1504.70	1463.53
XI	<b>RoCE - Maximum permissible</b>	331.12	324.27	294.60	263.81	328.46	292.53	252.20	234.89	240.75	234.16
XII	<b>Capacity Utilization</b>	110.20%	104.60%	89.40%	107.63%	86.67%	80.00%	76.67%	86.67%	80.00%	76.67%
XIII	<b>RoCE adjusted for capacity utilization</b>	<b>331.12</b>	<b>324.27</b>	<b>294.60</b>	<b>263.81</b>	<b>328.46</b>	<b>292.53</b>	<b>252.20</b>	<b>234.89</b>	<b>240.75</b>	<b>234.16</b>
XIV	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>596.86</b>	<b>503.67</b>	<b>415.87</b>	<b>453.19</b>	<b>(436.99)</b>	<b>(640.61)</b>	<b>(674.46)</b>	<b>183.57</b>	<b>(80.65)</b>	<b>(240.04)</b>
XV	<b>50% of past surplus for the years 2006-07 to 2008-09</b>								262.22		
XVI	<b>Surplus for the year 2009-10</b>								293.31		
XVII	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>596.86</b>	<b>503.67</b>	<b>415.87</b>	<b>453.19</b>	<b>(436.99)</b>	<b>(640.61)</b>	<b>(674.46)</b>	<b>739.10</b>	<b>(80.65)</b>	<b>(240.04)</b>
XVIII	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)</b>	21.86%	19.17%	17.01%	16.46%	-20.24%	-34.33%	-39.50%	33.73%	-4.16%	-13.51%
XIX	<b>Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income</b>		19.43%		16.46%		-30.56%			7.08%	

Annex-I (e)

## INTERNATIONAL SEAPORTS (HALDIA) PVT. LTD. - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

## Income &amp; Cost statement for cargo related sub activity shore handling

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals				Estimates furnished by ISHPL			Estimates moderated by TAMP		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic (in lakh tonnes) - Foreign	33.06	31.11	26.52	28.81	19.50	14.40	11.50	19.50	15.60	12.65
	Coast	0.00	0.27	0.30	3.48	6.50	9.60	11.50	6.50	8.40	10.35
	<b>Total</b>	<b>33.06</b>	<b>31.38</b>	<b>26.82</b>	<b>32.29</b>	<b>26.00</b>	<b>24.00</b>	<b>23.00</b>	<b>26.00</b>	<b>24.00</b>	<b>23.00</b>
I	<b>Total Operating Income</b>										
	(i) Cargo Handling charges	3019.78	2866.24	2450.14	2949.40	2375.10	2192.40	2101.05	2355.31	1885.46	1722.86
	(ii) Other services (apportioned)	2.81	22.27	156.53	137.10	99.61	91.95	88.12	131.05	120.38	115.94
	<b>Total-I</b>	<b>3022.59</b>	<b>2888.51</b>	<b>2606.67</b>	<b>3086.50</b>	<b>2474.71</b>	<b>2284.35</b>	<b>2189.17</b>	<b>2486.36</b>	<b>2006.44</b>	<b>1838.80</b>
II	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>										
	(i) Maintenance Labour	219.84	198.72	229.01	72.00	75.60	79.38	83.35	74.71	77.52	80.43
	(ii) Equipment Running Costs	82.10	160.64	185.56	387.00	750.10	612.64	532.54	380.79	409.60	437.42
	(iii) Royalty / revenue share	368.27	335.87	301.65	350.80	264.16	292.21	266.70	265.93	251.65	229.94
	(iv) Equipment Hire	458.29	434.67	367.85	436.53	434.85	422.09	424.61	364.83	349.44	347.48
	(v) Lease Rentals payable as per concession agreement	254.13	267.58	280.82	296.29	311.40	327.28	343.97	311.40	327.17	343.60
	(vi) Insurance	41.49	38.39	39.56	52.68	66.00	72.60	79.86	52.68	52.68	52.68
	(vii) Other expenses (Testing / Survey Fee)	8.53	8.13	7.70	8.70	14.31	16.66	18.02	6.98	6.69	6.65
	<b>Total - II</b>	<b>1432.65</b>	<b>1444.00</b>	<b>1412.15</b>	<b>1604.00</b>	<b>1916.42</b>	<b>1822.86</b>	<b>1749.05</b>	<b>1457.32</b>	<b>1474.75</b>	<b>1498.20</b>
III	Depreciation	452.03	449.20	433.70	451.00	426.22	433.10	433.10	421.75	456.09	488.32
IV	<b>Overheads</b>										
	(i) Management & Administration	80.32	104.35	143.84	151.71	184.64	212.34	244.18	157.41	163.33	169.47
	(ii) Preliminary expenses write-off	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19
	<b>Total - IV</b>	<b>80.51</b>	<b>104.54</b>	<b>144.03</b>	<b>151.90</b>	<b>184.83</b>	<b>212.53</b>	<b>244.37</b>	<b>157.60</b>	<b>163.52</b>	<b>169.66</b>
V	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>1057.40</b>	<b>890.77</b>	<b>616.79</b>	<b>879.60</b>	<b>-52.76</b>	<b>-184.14</b>	<b>-237.35</b>	<b>449.69</b>	<b>-87.92</b>	<b>-317.38</b>
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	1.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.00	1.88	0.00	1.04	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	1.20	(1.88)	0.00	(1.04)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>1,058.60</b>	<b>888.89</b>	<b>616.79</b>	<b>878.56</b>	<b>(52.76)</b>	<b>(184.14)</b>	<b>(237.35)</b>	<b>449.69</b>	<b>(87.92)</b>	<b>(317.38)</b>
X	Capital Employed	5,150.80	4,728.88	4,296.27	3,847.21	4,790.07	4,266.09	3,677.95	3,425.47	3,510.96	3,414.90
XI	RoCE - Maximum permissible	772.62	756.62	687.40	615.55	766.41	682.58	588.47	548.07	561.76	546.38
XII	Capacity Utilization	110.20%	104.60%	89.40%	107.63%	86.67%	80.00%	76.67%	86.67%	80.00%	76.67%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	772.62	756.62	687.40	615.55	766.41	682.58	588.47	548.07	561.76	546.38
XIV	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>285.98</b>	<b>132.27</b>	<b>(70.61)</b>	<b>263.01</b>	<b>(819.17)</b>	<b>(866.72)</b>	<b>(825.82)</b>	<b>(98.38)</b>	<b>(649.68)</b>	<b>(863.76)</b>
XV	50% of past surplus for the years 2006-07 to 2008-09								281.11		
XVI	Surplus for the year 2009-10								314.44		
XVII	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>285.98</b>	<b>132.27</b>	<b>(70.61)</b>	<b>263.01</b>	<b>(819.17)</b>	<b>(866.72)</b>	<b>(825.82)</b>	<b>497.17</b>	<b>(649.68)</b>	<b>(863.76)</b>
XVIII	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)</b>	9.46%	4.58%	-2.71%	8.52%	-33.10%	-37.94%	-37.72%	20.00%	-32.38%	-46.97%
XIX	<b>Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income</b>		4.08%		8.52%		-36.15%			-16.05%	

## INTERNATIONAL SEAPORTS (HALDIA) PVT. LTD. - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

## Income &amp; Cost statement for cargo related sub-activity delivery and loading

(Rs. in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals				Estimates furnished by ISHPL			Estimates moderated by TAMP		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	<b>Traffic (in lakh tonnes) - Foreign</b>	33.06	31.11	26.52	28.81	19.50	14.40	11.50	19.50	15.60	12.65
	Coastal	0.00	0.27	0.30	3.48	6.50	9.60	11.50	6.50	8.40	10.35
	<b>Total</b>	<b>33.06</b>	<b>31.38</b>	<b>26.82</b>	<b>32.29</b>	<b>26.00</b>	<b>24.00</b>	<b>23.00</b>	<b>26.00</b>	<b>24.00</b>	<b>23.00</b>
I	<b>Total Operating Income</b>										
	(i) Cargo Handling charges	1006.59	955.41	816.71	983.13	791.70	730.80	700.35	791.70	730.80	700.35
	(ii) Other services (apportioned)	2.81	22.27	156.53	137.10	99.61	91.95	88.12	131.05	120.98	115.94
	<b>Total - I</b>	<b>1009.40</b>	<b>977.68</b>	<b>973.24</b>	<b>1120.23</b>	<b>891.31</b>	<b>822.75</b>	<b>788.47</b>	<b>922.75</b>	<b>851.78</b>	<b>816.29</b>
II	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>										
	(i) Maintenance Labour	58.62	52.99	61.07	19.20	20.16	21.17	22.23	19.92	20.67	21.45
	(ii) Equipment Running Costs	41.05	80.32	92.78	193.50	375.05	306.32	266.27	190.40	204.80	218.71
	(iii) Royalty / revenue share	368.27	335.87	301.65	350.80	264.16	292.21	266.70	265.93	251.65	229.94
	(iv) Equipment Hire	171.86	163.00	137.94	163.70	163.07	158.28	159.23	136.81	131.04	130.31
	(v) Lease Rentals payable as per concession agreement	32.58	34.31	36.00	37.99	39.92	41.96	44.10	39.92	41.95	44.05
	(vi) Insurance	9.22	8.53	8.79	11.71	14.67	16.13	17.75	11.71	11.71	11.71
	(vii) Other expenses (Testing / Survey Fee)	8.28	7.89	7.47	8.44	13.89	16.17	17.49	6.78	6.49	6.45
	<b>Total - II</b>	<b>689.88</b>	<b>682.91</b>	<b>645.70</b>	<b>785.34</b>	<b>890.92</b>	<b>852.24</b>	<b>793.77</b>	<b>671.47</b>	<b>668.31</b>	<b>662.62</b>
III	<b>Depreciation</b>	71.75	71.30	68.84	71.59	67.65	68.75	68.75	66.95	72.39	77.51
IV	<b>Overheads</b>										
	(i) Management & Administration	28.11	36.52	50.35	53.10	64.62	74.32	85.46	55.09	57.17	59.32
	(ii) Preliminary expenses write-off	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19
	<b>Total - IV</b>	<b>28.30</b>	<b>36.71</b>	<b>50.54</b>	<b>53.29</b>	<b>64.81</b>	<b>74.51</b>	<b>85.65</b>	<b>55.28</b>	<b>57.36</b>	<b>59.51</b>
V	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>219.47</b>	<b>186.76</b>	<b>208.16</b>	<b>210.01</b>	<b>-132.07</b>	<b>-172.75</b>	<b>-159.70</b>	<b>129.05</b>	<b>53.72</b>	<b>16.65</b>
VI	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>	0.42	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>	0.00	0.66	0.00	0.36	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	0.42	(0.66)	0.00	(0.36)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IX	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>219.89</b>	<b>186.10</b>	<b>208.16</b>	<b>209.65</b>	<b>(132.07)</b>	<b>(172.75)</b>	<b>(159.70)</b>	<b>129.05</b>	<b>53.72</b>	<b>16.65</b>
X	<b>Capital Employed</b>	817.59	750.62	681.95	610.67	760.33	677.16	583.80	543.73	557.30	542.05
XI	<b>RoCE - Maximum permissible</b>	122.64	120.10	109.11	97.71	121.65	108.35	93.41	87.00	89.17	86.73
XII	<b>Capacity Utilization</b>	110.20%	104.60%	89.40%	107.63%	86.67%	80.00%	76.67%	86.67%	80.00%	76.67%
XIII	<b>RoCE adjusted for capacity utilization</b>	122.64	120.10	109.11	97.71	121.65	108.35	93.41	87.00	89.17	86.73
XIV	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>97.25</b>	<b>66.00</b>	<b>99.05</b>	<b>111.94</b>	<b>(253.72)</b>	<b>(281.10)</b>	<b>(253.11)</b>	<b>42.05</b>	<b>(35.45)</b>	<b>(70.08)</b>
XV	<b>50% of past surplus for the years 2006-07 to 2008-09</b>								<b>115.03</b>		
XVI	<b>Surplus for the year 2009-10</b>								<b>128.67</b>		
XVII	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>97.25</b>	<b>66.00</b>	<b>99.05</b>	<b>111.94</b>	<b>(253.72)</b>	<b>(281.10)</b>	<b>(253.11)</b>	<b>285.75</b>	<b>(35.45)</b>	<b>(70.08)</b>
XVIII	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I)</b>	9.63%	6.75%	10.18%	9.99%	-28.47%	-34.17%	-32.10%	30.97%	-4.16%	-8.59%
XIX	<b>Average Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income</b>		8.86%		9.99%		-31.49%			6.96%	

## Annex-II

## INTERNATIONAL SEAPORT (HALDIA) PRIVATE LIMITED

## SCALE OF RATES

## PART I - GENERAL

## 1.1. Definitions –

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Authorised Representative" means employee or agent of Customer / Berth user and ISHPL designated from time to time by them, through a written notice to other party, to monitor, facilitate and direct their respective parties' performance.
- (ii). "Berth" means the berth No 4A at Haldia Dock Complex, Kolkata Port Trust and the back-up area.
- (iii). "Conveyor System" means a series of belt conveyors extending from the berth to stackyard and to wagon loader.
- (iv). "Draft" means the draft prevailing at HDC on day to day basis.
- (v). "Haldia Dock Complex (HDC)" shall mean oil jetty, other jetties, wharves and berths at Haldia and River Moorings at Haldia Anchorage.
- (vi). "Metric Ton" means a weight of 2,204.623 pounds or 1,000 Kilogram.
- (vii). "Port" means 'Kolkata Port Trust (KOPT)', the corporate entity, and will include Kolkata Dock System and Haldia Dock Complex.
- (viii). "Terminal User" means any importer or exporter using the facilities of the Terminal operated by ISHPL to import and/ or export the cargo.
- (ix). "ISHPL" means International Seaport (Haldia) Private Limited, a Special Purpose Company (SPV) incorporated under of Laws of India having its Registered Office at 41, Jawahar Lal Nehru Road, Kanak Building, 3<sup>rd</sup> Floor, Kolkata – 700 071, its successors and permitted assignees, which has been granted license for construction, operation, management and maintenance of the berth No. 4A at Haldia Dock Complex of Kolkata Port Trust.
- (x). "ISHPL Premises" means the area licensed to ISHPL including the back-up area allotted under the License Agreement with Kolkata Port Trust.
- (xi). "Coastal vessel" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (xii). "Foreign-going vessel" means any vessel other than coastal vessel.
- (xiii). "Day" shall be reckoned as a period from 6.00 a.m. of a day and ending at 6.00 a.m. the following day.
- (xiv). "Weather Working Day" (WWD) means Monday through Sunday, covering three shifts of eight hours each excluding Port Holidays and Custom holidays.
- (xv). "Week" shall mean 7 consecutive calendar days including holidays.
- (xvi). "Month" shall mean 30 consecutive calendar days including holidays unless otherwise specified.



- (xvii). "Shut-out" cargo shall mean export cargo left in the ISHPL premises having not been shipped on board the vessel for which it was received in ISHPL Premises.

## 1.2. General Terms & Conditions

- (i). All goods landed within the ISHPL premises shall be assessed on Import application and the charges/ fees shall be paid before the goods are removed.
- (ii). All goods intended for shipment shall be assessed on export application and the statutory charges shall be paid before the goods are shipped.
- (iii) (a). The status of a vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose. The corresponding vessel related charges shall be applied depending on the status of the vessel at the time of the incidence of such charge.
- (b). A foreign-going vessel of Indian Flag having a General Trading License can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (c). A foreign-going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
- (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (e). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (f). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required by her to be entitled to Coastal rates.
- (iv). Vessel related charges shall be levied on owners / agents of the vessel. Wherever rates have been denominated in US dollar terms, the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the State Bank of India. The day of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned as the day for such conversion.
- (v). A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the ISHPL for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (vi). No refunds shall be made unless the refund amount is Rs.100.00 or more.
- (vii). For the purpose of calculating the dues, the unit weight shall be 1 MT or 1,000 kilograms. Fraction of a MT will be rounded off to the nearest MT.
- (viii). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions up to 0.5 be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (ix). Interest on delayed payments / refunds.
  - (a). The user shall pay penal interest at the rate of 14.75% per annum on delayed payments of any charge under this Scale of Rates.

- (b). Likewise, the ISHPL shall pay penal interest at the rate of 14.75% per annum on delayed refunds.
- (c). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the ISHPL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (d). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (x). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (xi). (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The cargo related charges for all Coastal cargo, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron pallets, should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
- (d). For the purpose of this concession, cargo from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/ to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (e). The charges for coastal cargo/ coastal vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (xii). The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to ISHPL.
- (xiii). (a). Whenever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, ISHPL can submit a suitable proposal.
- (b). Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.
- (c). The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the ISHPL and the concerned user(s).
- (d). The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
- (xiv). Survey / testing services shall include drawing of on line sample, moisture analysis both at the time of discharge and loading and submission of report.

**PART II -VESSEL RELATED CHARGES****SECTION - A - PORT DUES & SECTION - B - TOWAGE & PILOTAGE**

2.1. These services will be rendered by the Kolkata Port Trust to the vessels entering the ISHPL's berth No. 4A, Haldia Dock Complex. The charges for these services shall be payable directly to KOPT by Ship owners / vessel agents as provided in the KOPT Scale of Rates in force.

**Section - C - BERTH HIRE CHARGES**

2.2. Berth Hire Charges at Berth No. 4A shall be payable to ISHPL by Masters/ owners/ agents of the vessel at the rates specified below.

Description	Unit Rate per GRT/ Per hour or part thereof	
	Foreign-going vessel (US\$)	Coastal vessel (Rs.)
Berth 4 A	0.0028	0.0743

**General Notes relating to Berth hire:**

- (i). The minimum berth hire payable is US\$280 in case of foreign going vessels and Rs.7430/- in case of coastal vessels.
- (ii). Berth hire for the period of 1 hour in which the vessel changes its status can be charged on the basis of the status of the vessel at the beginning of the relevant block of 1 hour period.
- (iii). The berth hire shall be leviable from the time the vessel occupies the berth till the time the vessel leaves the berth.
- (iv). Whenever a Vessel is double/ triple banked with another vessel occupying the Berth, the Vessel so double / triple banked will be charged at the rate of 50% of the Berth hire charges specified above provided the vessel is in non-working condition.
- (v).
  - (a). No berth hire shall be levied on vessel after expiry of 4 hours from the time of signaling its readiness to sail.
  - (b). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of Berth Hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.
  - (c). The master / agent of the vessel shall signal readiness to ISHPL and HDC only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
  - (d). There shall be a penal rate equal to one day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.  
  
 'False Signal' would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reason attributable to the vessel. This excludes the signaling readiness when a ship is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.
- (vi). In case a vessel idles due to non availability or breakdown of the ISHPL's equipment or power failure at ISHPL or any other reasons attributable to ISHPL, rebate equivalent to berth hire charges accrued during the period of idling of the vessel shall be allowed.

**2.3. Penal Berth Hire Charges**

2.3.1. Penal berth hire charges shall become payable for over-stayal of the vessel beyond the berth occupancy as per the norms given in clause 2.5 if the norms cannot be achieved due to any reasons attributable to the vessel.

2.3.2. Vessels, which require closing hatches/draft survey, shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting penal berth hire charges for four hours.

2.4. Penal berth hire charges shall be levied in addition to normal berth hire for the period of over-stayal at the rates prescribed below.

Sl. No.	Particulars	Rate per GRT per hour	
		Foreign-going vessel (In US \$)	Coastal vessel (In Rs.)
(i).	Upto 6 hours	0.0050	0.1338
(ii).	Above 6 hours & upto 12 hours	0.0100	0.2676
(iii).	Above 12 hours & upto 18 hours	0.0200	0.5352
(iv).	Above 18 hours per day or part thereof	0.0400	1.0704

**2.5. Commodity wise per day output rates**

Sl. No.	Nomenclature	Output per WWD (In MT)
(i).	Coking coal	14000

Note: (i) The above output is based on two workable hatches or pro-rata, if less.

**PART - III CARGO RELATED CHARGES****SECTION A – SUPPLY OF MANPOWER AND MOBILE EQUIPMENT**

3.1. These Charges shall be payable by the Importer/ exporter of cargo to ISHPL on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below for supply of man power and mobile equipment inside the holds of the vessel.

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne (Rs.)	
		Foreign cargo	Coastal Cargo
(i).	Coking coal	9.57	5.74

**Notes:**

- (i) The weight to be charged shall be computed on the basis of the draft survey weight on arrival of the vessel and on completion of cargo discharge/shipment

**SECTION B - WHARFAGE CHARGES**

3.2. Wharfage charges shall be payable by the importer/ exporter of cargo to ISHPL on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below, and shall cover transfer of cargo up to 2nd Transfer Point (TP-2), i.e.,

- (i) Unloading of cargo from Vessel to Berth or vice versa,
- (ii) Movement of cargo from Berth till TP-2 or vice versa, and
- (iii) Cleaning Charges
- (iv) Dust suppression services wherever necessary and provided.

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne (Rs.)	
		Foreign cargo	Coastal Cargo
(i).	Coking coal	78.30	48.98

**Notes:**

- (i) The weight to be charged shall be computed on the basis of the draft survey weight on arrival of the vessel and on completion of cargo discharge/shipment.

**SECTION C - SHORE HANDLING CHARGES**

3.3. Shore Handling Charges shall be payable to ISHPL by the Importer/exporter on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below and will cover

- (i) Conveying from TP-2 to the stack yard in ISHPL Premises
- (ii) Stacking the same with the help of Stacker & Reclaimer and other mobile equipments to avoid mix up and contamination.
- (iii) Heaping the cargo, dozing, covering the cargo with tarpaulin to avoid sliding during rain and flying away during wind, extra dozing for accommodating more cargo and dozing in while loading wagon, to enable reclaiming by the reclaimer, water sprinkling, system cleaning, keeping the cargo grade-wise at different bay, keeping drainage system in proper working condition with continuous maintenance.

Sr. No.	Particulars Of Commodity	Rate per metric tonne for Import/ Export (Rs)	
		Foreign	Coastal
(i).	Coking coal	91.35	54.81

**SECTION D - DELIVERY CHARGES**

3.4.1. For delivery of cargo by mechanized wagon loading system charges shall be payable to ISHPL by the importer/ exporter on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below.

3.4.2 Delivery Charges will cover

- (i) Reclaiming cargo from the Stack Yard within ISHPL Premises by Stacker & Reclaimer.
- (ii) Conveying and loading into the wagon, through the wagon loader, maintaining proper profile of loading as per the carrying capacity of the wagon.
- (iii) Loading of cargo as per grade and as per requirement for various plant destination.

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne (Rs.)
(i).	Coking coal	30.45

3.5.1. For delivery of cargo by loading trucks by conventional method charges shall be payable to ISHPL by the importer/ exporter on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below.

3.5.2. Delivery Charges will cover

- (i) Reclaiming from the Stack Yard within ISHPL Premises by front end loader.
- (ii) Loading into the trucks through the front-end loader maintaining proper profile of loading as per the carrying capacity of the truck.
- (iii) Loading as per grade and plant site requirement

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne (Rs)
(i).	Coking coal	17.40

#### SECTION E - GROUND RENT / STORAGE CHARGES

3.6. All the cargo, which is received at ISHPL Berth No. 4A for export / outward and/or import / inward handling, shall be stored in the stack yard at ISHPL Premises. The charges for Storage / Ground Rent for the stack yard at ISHPL Premises shall be charged as follows:

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne per day for the period beyond 21 <sup>st</sup> day for the balance cargo (Rs)
(i).	Coking coal	43.50

#### NOTE:

- i) Twenty-one free days shall be allowed after the complete discharge of vessel's cargo in case of imports and the date of arrival of cargo at the yard in ISHPL Premises in case of exports.
- ii) For the purpose of calculating the free period Customs notified holidays and Port/ ISHPL Berth non-working days shall be excluded.
- iii) Ground rent /storage charges shall be payable for all days including Sundays, customs notified holidays and Port/ISHPL non-operational days for stay of cargo beyond the prescribed free days.

#### SECTION F - MISCELLANEOUS (OPTIONAL SERVICES)

Sr. No.	Particulars	Rate per metric tonne (Rs.)
(i).	Weighment charges for in-motion weigh bridge empty and loaded including weighment certificate	5/-
(ii).	Loading, unloading & restacking of cargo	20/-
(iii).	Taking Photograph of loaded wagons converting into CD and supplying 2 CDs wagon wise / rake wise.	100/- per Wagon
(iv).	Siding Charges	5/-
(v).	Retrieving cargo which spills over in transit to the conveyor system / stack yard to minimize loss	5/-
(vi).	Charges for on-line sampling & moisture analysis of Receipt and Despatch cargo	5/-
(vii).	Despatch related services for rail bound cargo through Berth No. 4A, including trimming, cleaning, labeling & lime spraying	10/-
(viii).	Quarterly survey of stock by approved surveyor	3/-

**PART - IV - CHARGES FOR OTHER SERVICES**

<b>4.1. Visitor Entry Pass:</b>	<b>Yearly</b>	<b>Monthly</b>	<b>Daily</b>
(a) Per Application	Rs. 200	Rs. 50	Rs.20
(b) Per Replacement	Rs. 50	Rs. 50	Rs.20
<b>4.2 Vehicle Entry Pass (for vehicles other than the vehicles entering the terminal for delivery/dispatch of cargo):</b>			
			Rs.75 per entry
<b>4.3 Photography:</b>			
(i). Film shooting and photography			Rs. 8500 per day
(ii). Taking photographs of Crews and Others			Rs. 225 per day
(iii). Video-graphy (related to operational activities)			Rs. 2500 per day

-----